





WATER TRANSPORT COMMITTEE

Ottawa, June 27, 1984

DECISION WTC 10-84

IN THE MATTER OF the application by Cooper Barging Service Ltd., hereinafter called the "applicant", for operating authority for an additional barge namely Kaps Transport 379 No. 5.

File No. W2660.8

Under the Transport Act, it is the duty of the Water Transport Committee to perform the functions vested in the Canadian Transport Commission by the Act on or in respect of any sea or inland water of Canada where Part II of the Act is proclaimed by the Governor-in-Council to be in force.

On June 7, 1984, the Committee received a request by telex from Cooper Barging Service Ltd. (Cooper) requesting the licensing of an additional barge, namely Kaps Transport 379 No. 5, whose official number is O.N. 327120 and of 208.82 gross tons.

The reasons given by the applicant in seeking the licensing of that additional barge were that customers shipping dates are falling in the same time period, and to satisfy the shippers' requirement, an additional barge is most important to its operation. The applicant further states that if actual licensing cannot be approved soon, he would therefore request interim operating authority as time is very important to its customers.

In order to accelerate the processing of the application, instead of following the normal procedure of publishing in the Canada Gazette and various newspapers, the Committee contacted Northern Transportation Company Limited (NTCL) and Arctic Transportation Ltd. (ATL), the only potential competitors to Cooper, in order to seek their views on that application.

While ATL did not present its views on the application, NTCL, in its infotex dated June 13, 1984, objected to the granting of operating authority for the additional barge for Mackenzie service on the grounds that NTCL and ATL have ample capacity to meet the public need.

Cooper Barging Service Ltd. replied to NTCL's intervention in its telex dated June 15, 1984 stating that:

- (1) it is offering a smaller and more convenient type of service to customers on a short haul basis and that shippers seem to prefer and are requesting this to a greater extent;
- (2) the cargo Cooper Barging is receiving is not taken from NTCL's fleet but is cargo loaded at points convenient to the shipper and in many cases which NTCL has refused to load at places where there are no loading and unloading facilities;
- (3) much of the work is tendered out and customers need an additional carrier to move their shipments; and

DECISION WTC 10-84

- (4) NTCL should not state ATL's position in respect to cargo forecasts.

In determining whether public convenience and necessity require the licensing of the additional barge, the Committee has taken into consideration inter alia:

- (a) the intervention filed by NTCL with regard to the present application; in that context, the Committee is aware that Cooper is the sole operator in the Nelson/Liard River operation and as such does not compete with NTCL in that area. While the additional vessel would increase competition to NTCL on the Mackenzie River, such competition would not cause significant problems to the scheduled carrier;
- (b) the nature of the unscheduled service provided by Cooper is such that it can more directly respond to shipper's requirements on the Mackenzie than can NTCL's scheduled service. The Committee considers Cooper's operation to be complementary to that of NTCL;
- (c) that the licensing of the additional barge will give more flexibility to respond to shippers' requirement and for that reason it will have no negative effect on the public interest; and
- (d) that the additional barge would strengthen Cooper's operation and might result in strengthening the quality and permanence of the service offered by Cooper.

Considering the above, the Committee concludes that present and future public convenience and necessity require, pursuant to the relevant section of the Transport Act and the National Transportation Act, the amendment to Licence No. CTC (WT) 175 by adding the following vessel:

<u>Name of Vessel</u>	<u>Official Number</u>	<u>Type</u>	<u>Gross Tonnage</u>
Kaps Transport 379 No. 5	327120	Barge	208.82

(signed)
Paul Langlois
Chairman

(signed)
Y. Dubé
Commissioner

- d) L'utilisation d'un navire supplémentaire consolidera les activités de la requérante et peut-être aussi la qualité et la durabilité de son service.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité conclut que, conformément aux articles appropriés de la Loi sur les transports et de la Loi nationale sur les transports, la commodité et la nécessité présentes et futures du public requièrent la modification du permis n° C.C.T.(T.E.) 175 par l'ajout du navire suivant:

<u>Nom du navire</u>	<u>Numéro officiel</u>	<u>Type</u>	<u>Jauge</u>
Kaps Transport 379 n° 5	327120	chaland	208,82 tonnes brutes

Le président

Paul Langlois

Le commissaire

Y. Dubé



COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

OTTAWA, le 27 juin 1984

DÉCISION CTE 10-84

RELATIVE à la requête déposée par Cooper
Barging Service Ltd. (ci-après la requérante)
en autorisation d'utiliser un chaland supplé-
mentaire, soit le Kaps Transport 379 n° 5.

Référence n° W2660.8

En vertu de la Loi sur les transports, il incombe au Comité des transports par eau de remplir les fonctions que confère à la Commission canadienne des transports ladite loi, relativement aux eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou à leur égard, dans les cas où le Gouverneur en conseil aura proclamé la Partie II de la loi en vigueur.

Le 7 juin 1984, le Comité a reçu un télex dans lequel la requérante demande l'autorisation d'utiliser un chaland supplémentaire, soit le Kaps Transport 379 n° 5, un navire d'une jauge de 208,82 tonnes brutes et dont le numéro officiel est O.N. 327120.

La requérante a justifié sa requête en déclarant que les dates d'expédition de ses clients tombent toutes dans la même période et qu'elle a absolument besoin d'un chaland supplémentaire pour répondre à la demande. La requérante déclare de plus que, si on ne peut pas lui accorder bientôt un permis, elle aurait besoin d'une autorisation provisoire parce que le respect des délais est très important pour ses clients.

Afin d'accélérer le traitement de la requête, le Comité n'a pas suivi la procédure habituelle de publication d'un avis dans la Gazette du Canada et dans divers journaux, mais il a plutôt communiqué directement avec La Société des Transports du Nord Limitée (S.T.N.L.) et Arctic Transportation Ltd. (A.T.L.), les seules concurrentes potentielles à Cooper, afin d'obtenir leur opinion sur sa requête.

A.T.L. n'a pas émis d'opinion sur la requête. Par ailleurs, S.T.N.L. s'y est opposée dans son infotex du 13 juin 1984 parce que, selon elle, S.T.N.L. et A.T.L. disposent de suffisamment de capacité pour répondre à la demande publique.

Dans un télex du 15 juin 1984, la requérante a répliqué à l'intervenante de la façon suivante:

- 1) elle offre un type de service plus commode de transport de petites quantités de marchandises sur de courtes distances, ce que les expéditeurs semblent préférer aux autres services puisqu'il y a une forte demande;
- 2) les marchandises transportées par la requérante ne proviennent pas du réacheminement du trafic de S.T.N.L.; il s'agit plutôt de marchandises chargées à des points qui conviennent aux expéditeurs; dans plusieurs cas, S.T.N.L. a refusé de prendre ces marchandises aux endroits où il n'y a pas d'installations de chargement et de déchargement;
- 3) la plus grande partie du travail est obtenue par soumissions et les clients ont besoin d'un transporteur supplémentaire pour leurs expéditions; et
- 4) S.T.N.L. ne devrait pas faire pour A.T.L. des prévisions quant aux marchandises à transporter.

Pour déterminer si la commodité et la nécessité du public requièrent l'autorisation d'utiliser un chaland supplémentaire, le Comité a, entre autres, tenu compte des facteurs suivants:

- a) En ce qui concerne l'intervention de S.T.N.L. à la requête en question, le Comité est conscient que la requérante est le seul transporteur à exercer ses activités sur les rivières Nelson et Liard et qu'à ce titre elle ne fait pas concurrence à S.T.N.L. dans cette région. L'utilisation d'un navire supplémentaire augmenterait la concurrence faite à S.T.N.L. sur la rivière MacKenzie, mais ne causerait pas de problèmes importants au transporteur qui assure un service à horaire fixe.
- b) En raison de la nature du service sans horaire fixe offert par la requérante, celle-ci peut répondre plus directement à la demande des expéditeurs sur la rivière MacKenzie que ne le peut S.T.N.L. par son service à horaire fixe. Le Comité estime que les activités de la requérante complètent celles de S.T.N.L.
- c) L'utilisation d'un chaland supplémentaire permettra de mieux répondre aux besoins des expéditeurs et, pour cette raison, elle n'aurait pas d'effet adverse sur l'intérêt public.



WATER TRANSPORT COMMITTEE

Ottawa, July 4, 1984

DECISION WTC 11-84

IN THE MATTER OF the application by Pine Creek Construction Ltd., herein called the Applicant for amendment to Appendix "A" of its 1984 application for water transport licence on the Athabasca River System by adding Barge SBMT 21, as part of its fleet.

File No. W2660.27

Under the Transport Act, it is the duty of the Water Transport Committee to perform the functions vested in the Canadian Transport Commission by the Act on or in respect of any sea or inland water of Canada where Part II of the Act is proclaimed by the Governor-in-Council to be in force.

As a result of the announced withdrawal of Northern Transportation Company Limited as the scheduled water carrier providing community resupply in the Lake Athabasca region, the Water Transport Committee invited applications for replacement service in that region and held a public hearing at Fort McMurray, Alberta, on January 10, 1984. In Decision WTC 1-84, the Water Transport Committee came to the conclusion that A. Frame Contracting Ltd. should be the scheduled carrier to provide community resupply service in the Lake Athabasca region for 1984.

The Committee also granted licences to two unscheduled carriers namely Norsask Marine Ltd. (Norsask) and Pine Creek Construction Ltd. (Pine Creek).

On May 10, 1984 the Committee received a letter dated May 3, 1984 wherein Pine Creek filed the above-captioned application.

Following the receipt of the application, Pine Creek's competitors, namely A. Frame and Norsask, were contacted by the Committee requesting their views on that application.

Through a CNCP Telepost letter dated May 11, 1984, A. Frame objected to the licensing of Barge SBMT 21 on the following grounds:

- "1. There are two construction jobs in the Fort Chip area that demands increased traffic for part of this season only.
2. There was no interest expressed at the public hearing January 12th by other operators for any reasonable method of increasing equipment or tugboat capacity for the system.

3. The owner of Pine Creek Construction did not even have sufficient interest to personally attend the hearing.
4. That no other formal interest after announcement of above referred to construction job by Pine Creek Construction to supply additional equipment has come to our attention.
5. In response to this situation our company procured sufficient vessels to serve that requirement.
6. In doing so we potentially incurred debt that would be unmanageable without realizing all projected revenues forecast for this season."

Mr. A. Frame reiterated his objection to the application in a letter dated May 12, 1984 emphasizing that the licensing of Barge SBMT 21 could place into danger the financial viability of his company.

The Committee received also several letters in support of the licensing of the additional barge.

The Committee found that Pine Creek and Norsask have signed contracts for the transportation of cargo between locations on Lake Athabasca and also between sites of the Slave River and sites on the Lake.

As part of the documentation filed, the Committee received from Pine Creek a letter dated June 7, 1984 detailing a proposed sharing of Barge SBMT 21 with Norsask Marine Ltd.:

"This barge is being leased by Pine Creek Construction Ltd. from Keen Industries. We will also be responsible for insurance coverage of this vessel. However, we will be sharing the use of the barge with Norsask Marine Ltd. They will be hauling their own cargo along with ours, and when it is being used on Lake Athabasca and on the Peace and Slave Rivers, it will be powered by the Aggie Mae (owned by Norsask). Payment between our two companies will be based on time use and cargo hauled, and by use of the barge owned by Norsask by Pine Creek Construction.

We are, however, totally responsible for this barge."

In considering this application for additional capacity, the Committee must take into consideration the requirement for transportation as well as the impact on other carriers. In regard to competition, the views of the Committee were outlined in Decision WTC 1-84:

"... under presently foreseeable commercial circumstances existing on Lake Athabasca, competition in its normally accepted sense is unworkable and the demand for community resupply transportation

service should, as a first alternative, be provided by one general carrier on Lake Athabasca."

It seems clear to the Committee that if Barge SBMT 21 were to be licensed to compete directly with the scheduled carrier at the main port of origin of community resupply cargo, the Shell Landing site at Fort McKay, that piece of equipment added to the already licensed vessels of Pine Creek and Norsask would introduce a degree of competition that could threaten the financial viability of the scheduled carrier.

With regard to services on Lake Athabasca, the Committee came to the conclusion that some competition between points on Lake Athabasca or between points on Lake Athabasca and points on the Slave River would be in the public interest. The amount of competition that could be generated by the licensing of Barge SBMT 21 is not considered enough to seriously threaten the financial viability of the scheduled carrier. The letters of support and contracts entered into demonstrate a need for the capacity.

In determining whether public convenience and necessity require the licensing of Barge SBMT 21, in accordance with the provisions of Section 5 of the Transport Act, the Committee took into consideration inter alia:

- a) The letters of objection filed by A. Frame Contracting Ltd. on the grounds that suitable facilities are or would be in excess of requirements to which the Committee agreed concerning the Athabasca River but disagreed concerning the Lake Athabasca and the other tributaries as evidenced by the letters of support and the contracts signed by the applicant;
- b) The fact that the barge would add an element of competition both on Lake Athabasca and on the Athabasca River;
- c) The effect on A. Frame's service, the scheduled carrier for the Athabasca region, if that vessel was permitted to carry cargo to or from the Athabasca River and the subsequent effect on the public interest were the commercial viability of A. Frame's service threatened. The movement of cargo solely on Lake Athabasca would not seriously affect A. Frame's service and it is in the public interest that the requirements for transportation between points on the lake be provided for;
- d) The quality and permanence, including financial responsibility and insurance coverage, of the service to be offered by Pine Creek with the additional barge.

Concerning the sharing of equipment by Norsask and Pine Creek, the Committee comes to the following conclusion:

There would be a risk of operation "otherwise than in accordance with the terms of the licence of the ship" if the sharing of equipment was

DECISION WTC 11-84

done without modification to the present Pine Creek's and Norsask's licences, these being "not transferable".

The Committee has the power, pursuant to s. 58 of the National Transportation Act to "(...) grant such further or other relief, in addition to or in substitution for that applied for (...)".

Considering all the above, the Committee, upon review of the information at its disposal, concludes that present and future public convenience and necessity require, pursuant to the relevant provisions of the Transport Act, the licensing of the additional vessel SBMT 21 to Pine Creek Construction Ltd. to serve all points on Lake Athabasca and its tributaries, namely Peace, Slave as far north as Fort Fitzgerald and Quatre Fourches, but excluding carriage of cargo on the one hand between points on Athabasca River and on the other hand between points on the Athabasca River and points on Lake Athabasca.

The Committee further concludes that the sharing by Norsask Marine Ltd. and Pine Creek Construction Ltd. of part of each other's licensed equipment, namely of Barge HBC No. 21 and Barge SBMT 21, the latter being subject to the above described restriction, is in the public interest.

Therefore, the Committee decides to:

(a) amend Pine Creek's licence by:

- (i) adding barge SBMT 21;
- (ii) modifying the terms and conditions thereof, namely, by adding, after "The licence is not transferable", the following:

"except that barge SBMT 21 can also be operated by Norsask Marine Ltd.".

(b) amend Norsask's licence by adding, after "The licence is not transferable", the following: "except that barge HBC 21 can also be operated by Pine Creek Construction Ltd.".

(signed)

Paul Langlois
Chairman

(signed)

Yves Dubé
Commissioner

Le Comité conclut en outre que le partage par Norsask Marine Ltd. et Pine Creek Construction Ltd. d'une partie de l'équipement autorisé de l'autre, c'est-à-dire la barge HBC n° 21 et la barge SBMT 21, cette dernière étant assujettie à la restriction susmentionnée, est dans l'intérêt du public.

En conséquence, le Comité décide:

a) de modifier le permis de Pine Creek en:

(i) y ajoutant la barge SBMT 21;

(ii) changeant les conditions dudit permis, c'est-à-dire, en ajoutant après la phrase "Le permis n'est pas transférable", ce qui suit:

"sauf que la barge SBMT 21 peut aussi être exploitée par Norsask Marine Ltd."

b) de modifier le permis de Norsask en ajoutant après la phrase "Le permis n'est pas transférable", ce qui suit: "sauf que la barge HBC 21 peut aussi être exploitée par Pine Creek Construction Ltd."

Le président

Paul Langlois

Le Commissaire

Yves Dubé



COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

OTTAWA, le 4 juillet 1984

DÉCISION CTE 11-84

RELATIVE à la requête déposée par Pine Creek Construction Ltd., (ci-après la requérante) en vue de modifier l'appendice "A" de son permis de 1984 visant le transport par eau sur la rivière Athabasca, en ajoutant la barge SBMT 21 à sa flotte.

Référence n° W2660.27

En vertu de la Loi sur les transports, il incombe au Comité des transports par eau de remplir les fonctions que confère ladite loi à la Commission canadienne des transports relativement aux eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou à leur égard, dans les cas où le gouverneur en conseil aura proclamé la Partie II de la Loi en vigueur.

Après que La Société des transports du nord limitée (S.T.N.L.) a annoncé qu'elle se retirait comme transporteur à horaire fixe assurant le réapprovisionnement par eau des collectivités dans la région de la rivière Athabasca, le Comité des transports par eau a sollicité des requêtes en remplacement dudit service dans la région et a tenu une audience publique à Fort McMurray (Alberta) le 10 janvier 1984. Dans sa décision CTE 1-84, le Comité des transports par eau en est arrivé à la conclusion que A. Frame Contracting Ltd. devrait être le transporteur à horaire fixe chargé de réapprovisionner les collectivités dans la région du lac Athabasca en 1984.

Le Comité a aussi délivré des permis à deux transporteurs sans horaire fixe, c'est-à-dire à Norsask Marine Ltd. (ci-après Norsask) et Pine Creek Construction Ltd. (ci-après Pine Creek).

Le 10 mai 1984, le Comité a reçu une lettre datée du 3 mai 1984 dans laquelle Pine Creek présentait la requête énoncée dans l'intitulé.

Après avoir reçu la requête, le Comité est entré en communication avec les concurrents de Pine Creek, notamment avec A. Frame et Norsask et leur a demandé leur point de vue à ce sujet.

Dans une lettre envoyée par service télépost du CN/CP en date du 11 mai 1984, A. Frame a présenté des objections quant à la délivrance d'un permis pour la barge SBMT 21 en faisant valoir les motifs suivants:

(traduction)

1. "Il y a deux chantiers de construction dans la région de Fort Chip qui requièrent une augmentation du service pendant une partie de cette saison seulement.
2. Les autres exploitants n'ont exprimé aucun intérêt à l'audience publique tenue le 12 janvier face à une méthode raisonnable d'augmenter l'équipement ou la capacité des remorqueurs sur la rivière.
3. Le propriétaire de Pine Creek Construction était si peu intéressé qu'il ne s'est même pas présenté à l'audience.
4. Après l'annonce des travaux de construction susmentionnés effectués par Pine Creek Construction visant l'approvisionnement en équipement supplémentaire, aucune intervention officielle n'a été portée à notre attention.
5. Pour répondre à cette situation, notre compagnie a fourni suffisamment de navires pour satisfaire ce besoin.
6. Ce faisant, nous avons éventuellement contracté des dettes et nous ne nous serions pas tirés d'affaire si nous n'avions réalisé toutes les recettes prévues pour cette saison."

M. A. Frame a réitéré son objection à la requête dans une lettre datée du 12 mai 1984 en soulignant que l'autorisation d'exploiter la barge SBMT 21 pourrait menacer la rentabilité de son entreprise.

Le Comité a également reçu plusieurs lettres à l'appui de la délivrance d'un permis pour une barge supplémentaire.

Le Comité a constaté que Pine Creek et Norsask ont signé des contrats pour le transport des marchandises entre des endroits situés le long du lac Athabasca ainsi qu'entre des endroits situés sur la rivière des Esclaves et d'autres situés sur le lac Athabasca.

Parmi les documents déposés, le Comité a reçu une lettre datée du 7 juin 1984 de Pine Creek dans laquelle la requérante énonçait dans les détails une proposition de partager la barge SBMT 21 avec Norsask Marine Ltd.:

(traduction)

"Keen Industries loue cette Barge à Pine Creek Construction Ltd. Il nous appartiendra également de souscrire à une assurance pour ce navire. Cependant, nous partagerons l'utilisation de la barge avec Norsask Marine Ltd. Cette dernière remorquera son propre fret avec le nôtre et quand la barge sera utilisée sur le lac Athabasca et sur les rivières de la Paix et des Esclaves, elle sera propulsée par Aggie Mae (propriété de Norsask). Le partage du paiement entre nos deux compagnies sera basé sur la durée d'utilisation et sur les marchandises remorquées, ainsi que sur l'utilisation de la barge de Norsask par Pine Creek Construction.

Nous sommes cependant totalement responsables de cette barge."

En étudiant cette requête déposée en vue d'obtenir une capacité supplémentaire, le Comité doit tenir compte de la demande de transport ainsi que de l'effet sur les autres transporteurs. En ce qui concerne la concurrence, l'opinion du Comité a été exposée dans la décision CTE 1-84:

"...dans les circonstances commerciales actuellement prévisibles sur le lac Athabasca, la concurrence dans son sens normalement accepté est impraticable et le service de transport destiné au réapprovisionnement des collectivités devrait être assuré par un seul transporteur général sur le lac Athabasca."

Si la barge SBMT 21 était autorisée à entrer directement en concurrence avec le transporteur à horaire fixe au port d'origine principal de réapprovisionnement en marchandises des collectivités, soit le point de débarquement de la Shell à Fort McKay, il semble clair au Comité que cette pièce d'équipement ajoutée à des navires déjà autorisés de Pine Creek et de Norsask introduirait un navire de concurrence qui pourrait menacer la rentabilité du transporteur à horaire fixe.

En ce qui concerne les services sur le lac Athabasca, le Comité est arrivé à la conclusion qu'une certaine concurrence entre les points du lac Athabasca ou entre des points du lac et des points de la rivière des Esclaves serait dans l'intérêt du public. Le niveau de concurrence qui découlerait de la délivrance d'un permis pour une barge SBMT 21 n'est pas jugé suffisant pour menacer sérieusement la rentabilité du transporteur à horaire fixe. Les lettres d'appui et les contrats démontrent que cette capacité est requise.

En déterminant si la commodité et la nécessité du public requièrent la délivrance d'un permis pour la barge SBMT 21 conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi sur les Transports, le Comité a tenu compte notamment:

- a) des lettres d'opposition déposées par A. Frame Contracting Ltd. qui indiquaient que des installations adéquates dépassent ou dépasseraient les exigences; le Comité a convenu de ce fait en ce qui concerne la rivière Athabasca, mais non à l'égard du lac Athabasca et des autres affluents comme il est prouvé dans les lettres d'appui et les contrats passés par la requérante;
- b) du fait que la barge ajoutera un élément de concurrence sur le lac Athabasca et sur la rivière Athabasca;
- c) des répercussions de la délivrance du permis sur le service de A. Frame, qui est le transporteur à horaire fixe de la région d'Athabasca, si ce navire était autorisé à transporter des marchandises à destination et en provenance de la rivière Athabasca et des effets ultérieurs sur la question de l'intérêt du public si la rentabilité du service de A. Frame était menacée; le mouvement du fret limité au lac Athabasca n'aurait pas de graves répercussions sur le service de A. Frame et il y va de l'intérêt du public de répondre à la demande en transport entre des points du lac;
- d) de la qualité et de la permanence du service offert par Pine Creek au moyen d'une barge additionnelle, y compris la responsabilité financière et la souscription à une assurance.

En ce qui concerne le partage de l'équipement entre Norsask et Pine Creek, le Comité est arrivé à la conclusion suivante:

Il y aurait un risque d'exploiter un service qui ne serait pas "en conformité des conditions du permis du navire" si le partage de l'équipement se faisait sans modification des présents permis de Pine Creek et de Norsask, ces permis n'étant pas "transférables".

En vertu de l'article 58 de la Loi nationale sur les transports le Comité a le pouvoir d' "...accorder un redressement plus étendu ou tout autre redressement des griefs, en sus ou au lieu de celui qui a été demandé...".

Compte tenu de tout ce qui précède, le Comité, après révision des renseignements reçus, conclut que la commodité et la nécessité présentes et futures du public exigent, conformément à la Loi sur les transports, l'autorisation accordée à Pine Creek Construction Ltd. d'utiliser le navire supplémentaire SBMT 21, pour desservir tous les points du lac Athabasca et de ses affluents, c'est-à-dire les rivières Peace, Slave jusqu'à Fort Fitzgerald au nord et Quatre Fourches, mais à l'exception du transport des marchandises d'une part entre des points de la rivière Athabasca et, d'autre part, entre des points de la rivière Athabasca et des points du lac Athabasca.



WATER TRANSPORT COMMITTEE

OTTAWA, July 4, 1984

DECISION WTC 12-84

IN THE MATTER OF the application by Coastal Marine Ltd. for a licence pursuant to Part II of the Transport Act to provide a service for the transport of goods by water on an unscheduled basis on the Mackenzie River, Mackenzie Delta and Western Arctic between Inuvik, Tuktoyaktuk, Aklavik, Arctic Red River, McKinley Bay, Bar C, Stokes Point, King Point, Shingle Point and Herschel Point.

File No. W2660.30

Under the Transport Act, it is the duty of the Water Transport Committee to perform the functions vested in the Canadian Transport Commission by the Act on or in respect of any sea or inland water of Canada where Part II of the Act is proclaimed by the Governor-in-Council to be in force.

Coastal Marine Ltd., a company incorporated under the Companies Ordinance of the Northwest Territories, November 22, 1982, made application on January 30, 1984 for an 1984 water transport licence pursuant to Part II of the Transport Act as set out in the title hereto.

Pursuant to Committee Decision WTC 1-83 dated April 30, 1983, Licence No. CTC(WT) 164 issued June 21, 1983 authorizing an unscheduled service for the transport of goods by water between Inuvik, Aklavik, Arctic Red River, Bar C and Tuktoyaktuk, N.W.T. by means of the ships "Marlyne" and "SBMT 303", for the 1983 navigation season.

The applicant was required to publish a notice describing its service in the following newspapers: The Edmonton Journal, Calgary Herald, The Inuvik Drum and News/North.

The applicant has filed the following documents: proof of publication in three of four newspapers: evidence of insurance, for tug "Marlyne" and Barge "SBMT 303", and evidence of charter party by Delivery Certificate dated June 1, 1984.

Notice of the application was published in the March 3, 1984 edition of the Canada Gazette, Part I with the closing date of April 3, 1984 for receipt of interventions.

The Committee sent a copy of the published Notice and applicant's application to the following competitors: Northern Transportation Company Limited, Arctic Transportation Limited, Beluga Transportation and Cardinal Transport Ltd.

No letters of support were received.

In a letter dated March 15, 1984, Northern Transportation Company Limited intervened in this application. NTCL stated that "the application by Coastal Marine Ltd. is for an increase in the number of ports and places authorized in its 1983 licence. However, there is no justification for any change. Northern Transportation Company Limited has no objection to a renewal of the existing licence with the existing equipment to serve Inuvik, Aklavik, Arctic Red River, Bar C and Tuktoyaktuk".

It would appear that NTCL objects to what appears to be an increase in the number of ports and places authorized when in fact, it will be noted that the proposed ports or places: McKinley Bay, Stokes Point, King Point, Shingle Point and Herschel Point are located in the Canadian Western Arctic and the proposed equipment is under 500 tons gross tonnage, therefore, section 5 of the Transport Act is not applicable and a licence is not required to serve these ports using the same equipment.

The applicant, Coastal Marine Ltd., did not reply to the Intervention.

In determining whether present and future public convenience and necessity require such transport, in accordance with the provisions of section 5 of the Transport Act, the Committee has taken into consideration inter alia:

- a) that there were no formal objections nor letters of support received by the Committee other than an intervention filed by NTCL as mentioned above;
- b) that the services applied for by Coastal Marine Ltd. will be complementary to NTCL and ATL and competitive to Beluga Tours Limited with no negative effects on other transport services;
- c) that it is in the public interest that the services provided by the applicant be continued;
- d) the quality of service previously supplied and the financial responsibility, including insurance coverage, of Coastal Marine Ltd.

Considering the above, the Committee concludes that present and future public convenience and necessity require, pursuant to the relevant sections of Transport Act and National Transportation Act, the issuance to Coastal Marine Ltd. of a licence for the transport of goods according to the type of service and in the authorized areas hereinafter described by means of the ships listed in Schedule "A" subject, however to the additional terms and conditions set forth hereunder:

LICENSEE: COASTAL MARINE LTD.

1. Type of Service and Authorized Area

The transport of goods by water on an unscheduled basis between Inuvik, Aklavik, Arctic Red River, Bar C and Tuktoyaktuk, N.W.T.

2. Terms and Conditions Attached to the Licence

- (a) The licensee shall, at all times, be subject to the Transport Act, the Canada Shipping Act, the Carriage of Goods by Water Act and to any other statutes of the Parliament of Canada relating to navigation and shipping and to any Order, Decision or Regulation made thereunder. The granting of a licence in no way constitutes a waiver thereof.
- (b) The licence is not transferable.
- (c) The licence expires on December 31, 1984.
- (d) The licensee shall make available, at all times, for inspection by the Water Transport Committee, or its representatives, any information respecting each and every shipment performed within authorized areas.
- (e) The licensee is required to notify the Committee in writing ten (10) days prior to the coming into effect of any cancellation or material alteration in insurance policies relating to ships covered by this licence.
- (f) For any transport of goods made under an unscheduled service, the licensee shall forward to the Water Transport Committee, not later than seven days after the end of each calendar month, a detailed statement containing the following information:

- (i) name(s) of port(s) or place(s) of departure and destination and dates thereof;
- (ii) name of shippers and consignees;
- (iii) general description of goods or commodities and tonnage carried; and
- (iv) name(s) of ship(s) on which goods were carried.

NOTE: The carrier is expected to submit nil reports when applicable.

3. Suspension or Cancellation of Licence

The Applicant is reminded of the disposition of Section 11(4) of the Transport Act which reads as follows:

"11.(4) If any licensee is convicted of an offence under this Act, or if the Commission is satisfied that a ship is operated otherwise than in accordance with the terms of a licence applicable thereto, the Commission may after hearing the licensee suspend or cancel the licence of such licensee in respect of one or all of the ships licensed."

4. Issuance of the Licence

The issuance of the licence shall take place when the following requirements are satisfied:

- (a) The forwarding of a written undertaking to perform the water transport service granted for the 1984 navigation season.
- (b) The payment of a licence fee.
- (c) The filing of Proof of Publication in the newspaper, News/North.

(signed)

Paul Langlois
Chairman

(signed)

Yves Dubé
Commissioner

Ship Name <u>Nom du navire</u>	Authorized Area Zone <u>autorisée</u>	Official Registry Number Numéro officiel d'immatriculation	Type	Gross Tonnage Jauge brut
"MARLYNE"	Item 1	Not Required	Tug	12.00
"SBMT 303"	Item 1	368363	Barge	233.51



COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

OTTAWA, le 4 juillet 1984

DÉCISION CTE 12-84

RELATIVE à la requête présentée par Coastal Marine Ltd. en délivrance d'un permis au titre de la Partie II de la Loi sur les transports, en vue d'exploiter un service de transport de marchandises sans horaire fixe sur le fleuve et le delta Mackenzie, ainsi que dans l'Arctique de l'Ouest, entre Inuvik, Tuktoyaktuk, Aklavik, Arctic Red River, McKinley Bay, Bar C, Stokes Point, King Point, Shingle Point et Herschel Point.

Référence n° W2660.30

En vertu de la Loi sur les transports, il incombe au Comité des transports par eau de remplir les fonctions que confère à la Commission canadienne des transports ladite loi, relativement aux eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou à leur égard, dans les cas où le Gouverneur en conseil aura proclamé la Partie II de la loi en vigueur.

Coastal Marine Ltd., une compagnie constituée en société le 22 novembre 1982 en vertu du décret sur les compagnies des Territoires du Nord-Ouest, a déposé une requête le 30 janvier 1984 en vue d'obtenir un permis pour assurer en 1984 le service de transport par eau mentionné dans l'intitulé, conformément à la Partie II de la Loi sur les transports.

Conformément à sa décision CTE 1-83 du 30 avril 1983, le Comité a délivré le 21 juin 1983 le permis n° C.C.T. (T.E.) 164 en autorisation d'assurer pendant la saison de navigation 1983 un service sans horaire fixe de transport de marchandises par eau entre Inuvik, Aklavik, Arctic Red River, Bar C et Tuktoyaktuk (T. N.-O.) au moyen des navires "Marlyne" et "SBMT 303".

Le Comité a demandé à la requérante de publier un avis décrivant ses services dans les journaux suivants: The Edmonton Journal, Calgary Herald, The Inuvik Drum et News/North.

La requérante a déposé les documents suivants: les preuves de publication dans trois des quatre journaux; les preuves de souscription à des assurances pour le remorqueur "Marlyne" et le chaland "SBMT 303"; une preuve de charte-partie, soit un certificat de livraison du 1^{er} juin 1984.

Avis de la requête a été publié le 3 mars 1984 dans la Partie I de la Gazette du Canada, l'échéance du délai pour le dépôt des interventions étant fixée au 3 avril 1984.

Le Comité a envoyé une copie de l'avis publié et de la requête aux concurrents suivants: La Société des transports du nord limitée (ci-après S.T.N.L.), Arctic Transportation Limited (ci-après A.T.L.), Beluga Transportation et Cardinal Transport Ltd.

Aucune lettre d'appui n'a été reçue.

Dans une lettre du 15 mars 1984, S.T.N.L. intervenait contre l'agrément de la requête en déclarant que "(traduction) la requête de Coastal Marine Ltd. vise l'augmentation du nombre de ports et de points figurant à son permis pour 1983. Cependant, rien ne justifie ce changement. La Société des transports du nord limitée ne s'oppose pas au renouvellement du permis pour 1983 en vue de desservir Inuvik, Aklavik, Arctic Red River, Bar C et Tuktoyaktuk au moyen de l'équipement déjà utilisé".

S.T.N.L. s'oppose à ce qui semble être l'augmentation du nombre de ports et des points autorisés. Il faut cependant noter qu'en fait les ports et points proposés, soit McKinley Bay, Stokes Point, King Point, Shingle Point et Herschel Point, sont tous situés dans l'Arctique de l'Ouest canadien et que l'équipement proposé est d'une jauge inférieure à 500 tonnes brutes. Par conséquent, l'article 5 de la Loi sur les transports ne s'applique pas et il n'est pas nécessaire d'obtenir un permis pour desservir ces ports au moyen du même équipement.

La requérante, soit Coastal Marine Ltd., n'a pas fait de commentaires en réponse à l'intervention.

Pour décider si la commodité et la nécessité présentes et futures du public requièrent le service proposé, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi sur les transports, le Comité a, entre autres, tenu compte des facteurs suivants:

- a) mise à part l'intervention précitée de S.T.N.L., le Comité n'a reçu aucune opposition formelle ni de lettre d'appui à la requête;
- b) le service proposé par la requérante complétera les services de S.T.N.L. et d'A.T.L. et fera concurrence à ceux de Beluga Tours Limited, sans toutefois porter préjudice à ces autres services de transport;
- c) dans l'intérêt public, le service assuré par la requérante doit être maintenu;
- d) la requérante assure déjà un service de qualité et elle assume ses responsabilités financières, y compris celles à l'égard de la souscription à des assurances.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité en conclut que la commodité et la nécessité présentes et futures du public requièrent, conformément aux articles appropriés de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les transports, la délivrance à Coastal Marine Ltd. d'un permis en autorisation de transporter des marchandises par eau dans le cadre du type de service et aux endroits mentionnés ci-après, au moyen des navires dont la liste figure dans l'Appendice "A" et sous les conditions également mentionnées ci-après.

Titulaire: Coastal Marine Ltd.

1. Type de service et zone d'exploitation autorisée

Un service de transport de marchandises par eau, dans le cadre d'un service sans horaire fixe entre Inuvik, Aklavik, Arctic Red River, Bar "C" et Tuktoyaktuk (T. N.-O.).

2. Conditions du permis

- a) La titulaire est assujettie en tout temps à la Loi sur les transports, à la Loi sur la marine marchande du Canada, à la Loi sur le transport des marchandises par eau et à toute autre loi du Parlement du Canada relative à la navigation et à l'expédition de marchandises, ainsi qu'à toute ordonnance, décision et règlement faits en vertu de celles-ci. La délivrance d'un permis ne constitue en aucun cas une exemption des dispositions de ces textes de loi.
- b) Le permis n'est pas transférable.
- c) Le permis expire le 31 décembre 1984.
- d) La titulaire doit être prête en tout temps à fournir n'importe quel renseignement sur n'importe quelle expédition effectuée dans les régions autorisées aux fins d'inspection par le Comité des transports par eau ou ses représentants.
- e) La titulaire doit aviser le Comité de toute annulation ou modification de sa police d'assurance couvrant les navires visés par le présent permis et ce, dans les dix (10) jours suivant leur entrée en vigueur.
- f) Pour tout transport de marchandises effectué dans le cadre d'un service sans horaire fixe, la titulaire doit envoyer au Comité des transports par eau, au plus tard sept jours après la fin de chaque mois, un état détaillé donnant les renseignements suivants:

- i) les dates et le(s) nom(s) des port(s) ou endroit(s) de départ et d'arrivée;
- ii) le nom des expéditeurs et des consignataires;
- iii) la description générale des marchandises et le nombre de tonnes transportées; et
- iv) le nom de(s) navire(s) sur lequel(s) les marchandises ont été transportées.

NOTE: Le transporteur doit soumettre un rapport même si aucune activité n'a été exercée.

3. Suspension ou annulation du permis

Le Comité rappelle à la requérante les dispositions du paragraphe 11(4) de la Loi sur les transports libellé comme suit:

"11(4) Si un détenteur de permis est déclaré coupable d'une contravention prévue par la présente loi, ou si la Commission est convaincue qu'un navire est exploité autrement qu'en conformité des conditions d'un permis qui s'y rapporte; la Commission peut, après avoir entendu le détenteur de permis, suspendre ou annuler le permis de ce détenteur à l'égard de l'un ou de tous les navires autorisés".

4. Délivrance du permis

Le permis sera délivré dès que la requérante aura:

- a) envoyé au Comité un engagement écrit pour la prestation du service de transport par eau autorisé pour la saison de navigation 1984;
- b) payé les taxes de permis et
- c) déposé une preuve de publication de l'avis dans le journal News/North.

Le président

Paul Langlois

Le Commissaire

Yves Dubé



WATER TRANSPORT COMMITTEE

OTTAWA, July 17, 1984

DECISION WTC 13-84

IN THE MATTER OF the request for an amendment to Schedule "A" of Decision WTC 5-84 and to Appendix "A" of Licence No. CTC (WT) 174 by Northern Transportation Company Limited pursuant to Part II of the Transport Act to include vessels M.V. "Radium Trader" together with M.V. "Niangua", and barges "Radium 304", "Radium 603" and "Radium 610", transferred from the Athabasca region to the Mackenzie operation.

Under the Transport Act, it is the duty of the Water Transport Committee to perform the functions vested in the Canadian Transport Commission by the Act on or in respect of any sea or inland water of Canada where Part II of the Act is proclaimed by the Governor-in-Council to be in force.

By letter dated May 16, 1984 Northern Transportation Company Limited, submitted a request for an amendment to the list of vessels in Schedule "A" of Decision WTC 5-84 and to Appendix "A" of its Licence No. CTC (WT) 174 as described above.

In considering this request, the Committee took into consideration that at the time of the issuance of its Decision WTC 5-84, there were fourteen vessels in the Athabasca region and the applicant had not filed any evidence of the need of these vessels in the Mackenzie system and made the following comment:

"It is the opinion of the Water Transport Committee that the licensing of the fourteen vessels used by the Applicant on the Athabasca in 1983 has become unnecessary in 1984 as these operations will not be carried on any longer by NTCL. Furthermore, the Applicant has not proved that this supplementary equipment is necessary (for a good and satisfactory performance of the operation) in the Mackenzie River and the Western Arctic."

Since that time, the Committee has found that there were sixteen and not fourteen vessels in that area; the additional barges being Radium 210 and Radium 212. As a result of the agreement between Northern Transportation Company Limited and A. Frame Contracting Ltd., these two barges must be deleted from NTCL's Licence No. CTC (WT) 174.

The Committee notes also the comment in NTCL's letter in reference to the vessels chartered to A. Frame Contracting Ltd. for five years "on the understanding that the equipment will be relicensed to NTCL for the Mackenzie operation upon expiry of the lease agreement". The Committee takes note of NTCL's wish; however, it cannot agree nor disagree on the relicensing of the equipment "... upon expiry of the lease agreement", because such relicensing will depend on the public convenience and necessity situation at that time.

The Committee takes into consideration that the equipment applied for has always been licensed for the entire Mackenzie watershed except the Nelson and Liard Rivers and as such it was not limited to the Athabasca.

Finally, the Committee recognizes the fact that the equipment has moved freely between the Athabasca and the Mackenzie over the years.

In light of the above, the Committee concludes that present and future public convenience and necessity require, pursuant to the relevant provisions of the Transport Act and the National Transportation Act, the amendment of Schedule "A" of Decision WTC 5-84 and Appendix "A" of Licence No. CTC (WT) 174 by striking out the name of barges "Radium 212" and "Radium 210" and by adding the tugs "Niangua" and "Radium Trader" and the barges "Radium 304", "Radium 603" and "Radium 610".

(signed)

Paul Langlois
Chairman

(signed)

Yves Dubé
Commissioner



COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Ottawa, le 17 juillet 1984

DÉCISION N° CTE 13-84

RELATIVE à la demande de modification de l'annexe "A" de la décision CTE 5-84 et de l'appendice "A" du permis n° C.C.T. (T.E.) 174 présentée par la Société des transports du nord limitée, conformément à la Partie II de la Loi sur les transports, en vue d'inclure les navires M.V. "Radium Trader" ainsi que le M.V. "Niangua" et les chalands "Radium 304", "Radium 603" et "Radium 610", transférés de la région d'Athabasca et mis en service sur le Mackenzie.

En vertu de la Loi sur les transports, il incombe au Comité des transports par eau de remplir les fonctions que confère à la Commission canadienne des transports ladite loi, relativement aux eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou à leur égard, dans le cas où le Gouverneur en conseil aura proclamé la Partie II de la Loi en vigueur.

Dans une lettre datée du 16 mai 1984, La Société des transports du nord Limitée (S.T.N.L.) a présenté une demande de modification de la liste de navires de l'annexe "A" de la décision CTE 5-84 et de l'appendice "A" du permis n° C.C.T. (T.E.) 174, tel qu'il est énoncé dans l'intitulé.

En examinant cette demande, le Comité a pris en considération le fait qu'au moment de la délivrance de la décision CTE 5-84, il y avait quatorze navires dans la région d'Athabasca et du fait également que la requérante n'avait déposé aucune preuve indiquant que ces navires étaient requis sur le fleuve Mackenzie et il a fait les commentaires suivants:

"Le Comité des transports par eau estime qu'il est inutile d'autoriser en 1984 l'utilisation des quatorze navires qui ont servi aux activités exercées sur l'Athabasca par la requérante en 1983 puisque lesdites activités sont abandonnées cette année. En outre, la requérante n'a pas prouvé que des navires supplémentaires sont nécessaires à la prestation d'un service satisfaisant dans la zone du fleuve Mackenzie et les eaux de la partie ouest de l'Arctique canadien."

Depuis lors, le Comité a appris qu'il y avait seize navires et non quatorze dans la région; les chalands supplémentaires étant le Radium 210 et le Radium 212. Par suite de l'accord intervenu entre la S.N.T.L. et A. Frame Contracting Ltd., ces deux chalands doivent être supprimés du permis C.C.T. (T.E.) 174 de la S.N.T.L.

Le Comité prend note également du commentaire suivant contenu dans la lettre de la S.N.T.L., relatif aux navires loués pour cinq ans à A. Frame Contracting

.../2

DÉCISION N° CTE 13-84

Ltd.: (traduction) "à la condition que le permis autorisant la S.N.T.L. à utiliser l'équipement sur le fleuve Mackenzie soit renouvelé dès l'expiration du contrat de location". Le Comité prend note du souhait de la S.N.T.L.; cependant, il ne peut ni être d'accord ni être en désaccord avec le renouvellement du permis de l'équipement, "dès l'expiration du contrat de location", parce que son renouvellement dépendra de la commodité et de la nécessité du public à ce moment-là.

Le Comité tient compte du fait que l'équipement visé par la présente requête a toujours été autorisé pour tout le bassin hydrographique du Mackenzie, sauf pour le fleuve Nelson et la rivière Liard et, comme tel, n'a pas été limité à l'Athabasca.

Enfin, le Comité reconnaît que depuis longtemps l'équipement a été déplacé librement entre le lac Athabasca et le fleuve Mackenzie au cours des années.

En tenant compte de ce qui précède, le Comité conclut que la commodité et la nécessité présentes et futures du public requièrent, conformément aux dispositions pertinentes de la Loi sur les transports et de la Loi nationale sur les transports, la modification de l'annexe "A" de la décision CTE 5-84 et de l'appendice "A" du permis n° C.C.T. (T.E.) 174, par la suppression des noms des chalands "Radium 212" et "Radium 210" et par l'ajout des remorqueurs "Niangua" et "Radium Trader" et des chalands "Radium 304", "Radium 603" et "Radium 610".

Le Président,

Paul Langlois

Le Commissaire,

Yves Dubé



WATER TRANSPORT COMMITTEE

July 26, 1984

DECISION WTC 14-84

IN THE MATTER OF the application by Len Cardinal
Transport for a licence pursuant to Part II of the
Transport Act to provide the following service:

Transport of goods on an unscheduled charter and contract
basis between Tuktoyaktuk, Inuvik, Aklavik, Fort
McPherson and the Mackenzie Delta area.

File No. W2660.23

Under the Transport Act, it is the duty of the Water Transport
Committee to perform the functions vested in the Canadian Transport Commission
by the Act on or in respect of any sea or inland water of Canada where Part II
of the Act is proclaimed by the Governor-in-Council to be in force.

Len Cardinal Transport made application on May 7, 1984 for a licence
pursuant to Part II of the Transport Act as set out in the title hereto.

Pursuant to Decision WTC 10-83 dated August 26, 1983, Len Cardinal
Transport was issued on September 13, 1983 Licence No. CTC (W.T.) 172 to
perform an unscheduled service on a charter and contract basis for the
transport of goods using the M.V. "Bobby" and Cardinal Transport Ltd. No. 1
serving Tuktoyaktuk, Inuvik, Aklavik, Fort McPherson and the Mackenzie Delta
area for the 1983 navigation season.

Notice of the application was published in the June 2, 1984, edition
of the Canada Gazette Part I, with the closing date of July 2, 1984 for
receipt of interventions. Copy of the published Notice and application were
sent to the following water carriers: Northern Transportation Company
Limited, Arctic Transportation Limited, David Storr and Sons Contracting Ltd.,
Coastal Marine Ltd., and Beluga Tours Ltd. A copy of the application was also
sent to an interested party, Mr. Scott Lang, Calgary, Alberta.

The Committee required the applicant to publish notices in the
following newspapers: The Edmonton Journal, The Inuvik Drum, Calgary Herald
and News North.

As a result of the above notices, letters of intervention were
received from Northern Transportation Company Limited and Arctic
Transportation Ltd.

The intervention by NTCL was to the effect that it did not have any
objection provided that the licence covered the same area as last year's
licence and the exclusion of bulk cargo. It is to be noted that, by a telex
sent to the Committee, NTCL clarified its intervention referring to a

telephone conversation during which Mr. Len Cardinal had stated that he does not transport goods in bulk.

The intervention by ATL was to the effect that, in the application, the service is described as being complementary to ATL's services but ATL contends that it is in direct competition. The applicant replied concurring that it is in competition with ATL. As a result, ATL withdrew its intervention on the condition that the terms, conditions and ports or places to be served are not any broader than that applied for.

Required documents were forwarded to the Committee including evidence of insurance.

On July 3, 1984, the applicant requested the Committee to grant a temporary authorization to permit the company to work pending the Committee's decision on its application. On July 6, 1984, the Committee advised the applicant that it denied the temporary authorization on the grounds that "evidence provided fails to substantiate justification for the issuance of an interim authority at this time."

In determining whether present and future public convenience and necessity require such transport, in accordance with the provisions of section 5 of the Transport Act, the Committee considered inter alia:

- (a) that no objection was filed on the grounds that facilities are or would be in excess of requirements nor on the grounds that any of the conditions of any other transport licence held by the applicant have not been complied with;
- (b) that the issue of the licence to the applicant would tend to develop the complementary functions to the service offered by NTCL and ATL who are operating larger equipment thus offering the public an alternative and that it would provide competition to the other small operators in the area; namely, Beluga Transportation, and Coastal Marine Ltd. who have not objected;
- (c) that due to the remoteness and isolation of the ports, there is no general effect on other transport services and that the issue of the licence would be in the public interest providing for a certain amount of competition and offering a smaller and more flexible alternative service to the public;
- (d) that the continued interest of the applicant's customers during the past and present years supports the quality and permanence of the service to be offered, and that the financial responsibility of the applicant including insurance coverage is satisfactory.

Considering all the above, the Committee concludes that present and future public convenience and necessity require, pursuant to the relevant provisions of the Transport Act and the National Transportation Act, the issuance to Len Cardinal Transport of a licence for the transport of goods by

water according to the type of service and in the authorized area hereinafter described by means of the ship(s) listed in Schedule "A", limited as to area as indicated in the said Schedule, subject however to the additional terms and conditions set forth hereunder:

LICENSEE: LEN CARDINAL TRANSPORT

1. Type of Service and Authorized Areas

- (a) An unscheduled service for the transport of goods on a charter and contract basis between Tuktoyaktuk, Inuvik, Aklavik, Fort McPherson and the Mackenzie Delta Area.

2. Terms and Conditions Attached to the Licence

- (a) The licensee shall, at all times, be subject to the Transport Act, the Canada Shipping Act, the Carriage of Goods by Water Act and to any other statutes of the Parliament of Canada relating to navigation and shipping and to any Order, Decision or Regulation made thereunder. The granting of a licence in no way constitutes a waiver thereof.
- (b) The licence is not transferable.
- (c) The licence expires on December 31, 1984.
- (d) The licensee shall make available, at all times, for inspection by the Water Transport Committee, or its representatives, any information respecting each and every shipment performed within authorized areas.
- (e) The licensee is required to notify the Committee in writing ten (10) days prior to the coming into effect of any cancellation or material alteration in insurance policies relating to ships covered by this licence.
- (f) For any transport of goods made under an unscheduled service, the licensee shall forward to the Water Transport Committee, not later than seven days after the end of each calendar month, a detailed statement containing the following information:
 - (i) name(s) of port(s) or place(s) of departure and destination and dates thereof;
 - (ii) name of shippers and consignees;
 - (iii) general description of goods or commodities and tonnage carried; and
 - (iv) name(s) of ship(s) on which goods were carried.

NOTE: The carrier is expected to submit nil reports when applicable.

3. Suspension or Cancellation of Licence

The Applicant is reminded of the disposition of Section 11(4) of the Transport Act which reads as follows:

"11.(4) If any licensee is convicted of an offence under this Act, or if the Commission is satisfied that a ship is operated otherwise than in accordance with the terms of a licence applicable thereto, the Commission may after hearing the licensee suspend or cancel the licence of such licensee in respect of one or all of the ships licensed".

4. Issuance of the Licence

The issuance of the licence shall take place when the following requirement is satisfied:

1. The forwarding of a written undertaking to perform the water transport service granted for the 1984 navigation season.

(signed)

Paul Langlois
Chairman

(signed)

Yves Dubé
Commissioner



COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Le 26 juillet 1984

DÉCISION N° CTE 14-84

RELATIVE à la requête déposée par Len Cardinal Transport en vue d'obtenir un permis, aux termes de la Partie II de la Loi sur les transports, l'autorisant à exploiter le service ci-dessous:

Le transport de marchandises par eau, sans horaire fixe, sous contrat et affrètement, entre Tuktoyaktuk, McKinley Bay, Inuvik, Aklavik, Fort McPherson et la région du delta du Mackenzie.

Référence N° W2660.23

En vertu de la Loi sur les transports, il incombe au Comité des transports par eau de remplir les fonctions que confère à la Commission canadienne des transports ladite loi, relativement aux eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou à leur égard, dans les cas où le Gouverneur en conseil aura proclamé la Partie II de la Loi en vigueur.

Len Cardinal Transport (ci-après la requérante) a déposé une requête, le 7 mai 1984, en vertu de la Partie II de la Loi sur les transports, en vue d'obtenir le permis énoncé dans l'intitulé.

En vertu de la décision C.T.E. 10-83 du 26 août 1983, la requérante obtenait, le 13 septembre 1983, le permis n° C.C.T. (T.E.) 172 qui l'autorisait à assurer un service de transport de marchandises par eau, sans horaire fixe, par affrètement et contractuellement, au moyen du M.V. Bobby et du Cardinal Transport Ltd. No. 1, pour desservir Tuktoyaktuk, Inuvik, Aklavik, Fort McPherson et la région du Delta du Mackenzie pendant la saison de navigation de 1983.

Avis de la requête a été publié à la Partie I de la Gazette du Canada du 2 juin 1984; cet avis comportait un délai pour le dépôt d'interventions dont le terme était fixé au 2 juillet 1984. Copies de cet avis et de la requête ont été envoyées aux transporteurs par eau suivants: La Société des Transports du Nord Limitée, Arctic Transportation Limited, David Storr and Sons Contracting Ltd., Coastal Marine Ltd. et Beluga Tours Ltd. En outre, une copie de la requête a été envoyée à M. Scott Lang de Calgary (Alberta), en raison de son intérêt pour cette affaire.

Le Comité a également exigé de la requérante qu'elle donne des avis dans les journaux locaux suivants: The Edmonton Journal, le Calgary Herald, le Inuvik Drum et le News North.

.../2

Suite aux avis susmentionnés, Arctic Transportation Ltd. (ci-après A.T.L.) et La Société des Transports du Nord Limitée (ci-après la S.T.N.L.) ont fait parvenir des lettres d'intervention au Comité.

Dans son intervention, la S.T.N.L. dit ne pas s'opposer à l'agrément de la requête, à condition que le permis accordé vise la même région d'exploitation que l'an dernier et qu'il exclue le transport de marchandises en vrac. Il est à noter que dans un télex expédié au Comité, la S.T.N.L. a précisé son intervention en faisant état d'une conversation téléphonique au cours de laquelle M. Len Cardinal avait déclaré qu'il ne transporte pas de marchandises en vrac.

Dans son intervention, A.T.L. soutient que le service visé par la requête est décrit comme complémentaire à ses services alors qu'à son avis il est en concurrence directe. La requérante a répondu qu'elle était effectivement en concurrence avec A.T.L. Au terme de ces échanges, A.T.L. a retiré son intervention, à la condition que les conditions et modalités du service ainsi que les ports et endroits qu'il dessert ne soient pas différents de ceux mentionnés dans la requête.

Par ailleurs, le Comité a reçu les documents requis, y compris une preuve d'assurance.

Le 3 juillet 1984, la requérante a demandé au Comité de lui accorder un permis temporaire l'autorisant à assurer son service en attendant que le Comité prenne une décision à l'égard de sa requête. Le 6 juillet 1984, le Comité informait la requérante qu'elle lui refusait le permis temporaire demandé parce que les preuves déposées n'étaient pas suffisantes pour justifier la délivrance d'un permis temporaire à ce moment.

Afin de déterminer si la commodité et la nécessité présentes et futures du public exigent le service de transport proposé, le Comité a, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi sur les transports, considéré, entre autres, les points suivants:

- (a) aucune opposition n'a été déposée pour le motif que des facilités dépassent les besoins ou pour le motif que l'une des conditions de tout autre permis de transport détenu par la requérante n'a pas été remplie;
- (b) la délivrance d'un permis à la requérante tendrait à favoriser les fonctions complémentaires à l'égard des services assurés par la S.T.N.L. et A.T.L., deux compagnies qui utilisent des navires plus gros, procurant ainsi au public une possibilité de choix, et assurerait une concurrence envers les autres exploitants de moindre importance dans la région, soit Beluga Transportation et Coastal Marine Ltd., lesquels ne se sont pas opposés à la requête;

- (c) en raison de l'éloignement et de l'isolement des ports visés, il n'y a aucun effet général sur d'autres services de transport et la délivrance d'un permis serait dans l'intérêt du public puisque cela créerait une certaine concurrence et offrirait au public le choix d'un service plus petit et plus souple;
- (d) l'intérêt continu des clients de la requérante pour le service proposé en indique la qualité et la permanence et la responsabilité financière, incluant les assurances, de la requérante est satisfaisante.

Compte tenu de tout ce qui précède, le Comité conclut que la commodité et la nécessité présentes et futures du public nécessitent conformément aux dispositions pertinentes de la Loi sur les transports et de la Loi nationale sur les transports, de délivrer à Len Cardinal Transport un permis l'autorisant à transporter des marchandises par eau, selon le type de service et dans la région décrits ci-après, au moyen des navires énumérés à l'annexe "A", et en respectant les limites qui y sont mentionnées, sous réserve des conditions et des modalités supplémentaires suivantes:

TITULAIRE: Len Cardinal Transport

1. Type de service et zone autorisée

Un service sans horaire fixe de transport de marchandises par contrat et affrètement entre Tuktoyaktuk, Inuvik, Aklavik, Fort McPherson et la région du delta du Mackenzie.

2. Conditions du permis

- a) La titulaire est assujettie, en tout temps, à la Loi sur les transports, à la Loi sur la marine marchande du Canada, à la Loi sur le transport de marchandises par eau et à toutes les autres Lois du Parlement du Canada relatives à la navigation et à la marine marchande, ainsi qu'à toute ordonnance, décision ou règlement qui en découle. La délivrance d'un permis ne constitue en aucun cas une exemption des dispositions de ces textes de loi.
- b) Le permis n'est pas transférable.
- c) Le permis expire le 31 décembre 1984.
- d) La titulaire devra faire en sorte que le Comité des transports par eau ou ses représentants puissent, en tout temps, vérifier tous les renseignements relatifs à chaque expédition effectuée dans les zones autorisées.
- e) La titulaire doit aviser par écrit le Comité de toute annulation ou modification apportée aux polices d'assurance relatives aux navires

DÉCISION N° CTE 14-84

mentionnés dans le présent permis et ce, dix jours avant l'entrée en vigueur de ladite annulation ou modification.

f) Pour tout transport de marchandises effectué dans le cadre d'un service sans horaire fixe, la titulaire doit faire parvenir au Comité des transports par eau, dans les sept jours suivant la fin de chaque mois civil, un rapport détaillé renfermant les renseignements suivants:

- i) le nom des ports ou endroits d'origine et de destination ainsi que les dates de départ et d'arrivée;
- ii) le nom des expéditeurs et des consignataires;
- iii) une description générale des marchandises ou des biens transportés, ainsi que leur poids; et
- iv) le nom des navires sur lesquels les marchandises sont transportées.

NOTE: Le transporteur doit remettre des rapports "néant" s'il y a lieu.

3. Annulation ou suspension du permis

Nous attirons l'attention de la requérante sur l'article 11(4) de la Loi sur les transports, lequel se lit comme suit:

"11.(4) Si un détenteur de permis est déclaré coupable d'une contravention prévue par la présente loi, ou si la Commission est convaincue qu'un navire est exploité autrement qu'en conformité des conditions d'un permis qui s'y rapporte, la Commission peut, après avoir entendu le détenteur de permis, suspendre ou annuler le permis de ce détenteur à l'égard de l'un ou de tous les navires autorisés".

4. Délivrance du permis

Le permis sera délivré dès que le requérant aura satisfait l'exigence suivante:

DÉCISION N° CTE 14-84

1. La requérante devra s'engager par écrit à assurer le service de transport par eau qui lui est accordé pour la saison de navigation de 1984.

Le Président

Paul Langlois

Le Commissaire

Yves Dubé

Numéro officiel d'immatriculation Zone autorisée Area	Nom du navire Ship Name	Numéro officiel d'immatriculation Zone autorisée Area	Numéro officiel d'immatriculation Zone autorisée Area	Type	Jauge brut Gross Tonnage
1.	M.V. BOBBY	1.	2H262	Remorqueur/Tug	30.00
1.	CARDINAL TRANSPORT LTD. NO. 1	1.	Unknown (Registration in process)	Chaland/Barge	65.46



WATER TRANSPORT COMMITTEE

July 25, 1984

DECISION W.T.C. 15-84

IN THE MATTER OF the application by
David Storr and Sons Contracting Ltd.
for a licence pursuant to Part II of
the Transport Act to provide a service
for the transport of goods by water on
an unscheduled basis between the
following ports or places: Aklavik,
Inuvik, Fort McPherson, Arctic Red
River, Tuktoyaktuk, Stokes Point, King
Point, McKinley Bay, Bar C, Shallow Bay,
Shingle Point and Herschel Island.

File No. W2660.31

Under the Transport Act, it is the duty of the
Water Transport Committee to perform the functions vested
in the Canadian Transport Commission by the Act on or
in respect of any sea or inland water of Canada where
Part II of the Act is proclaimed by the Governor-in-Council
to be in force.

David Storr and Sons Contracting Ltd., a company
incorporated under The Companies Ordinance of the Northwest
Territories, made application on December 28, 1983, for
a 1984 licence pursuant to Part II of the Transport Act
as set out in the title hereto.

Pursuant to WTC Decision 1-83 dated April 30,
1983, Licence No. CTC(WT) 167 dated June 21, 1983 was
issued authorizing an unscheduled service for the transport
of goods between Inuvik, Aklavik, Arctic Red River, Fort
McPherson, Bar C and Tuktoyaktuk by means of the barge
"JEAN" for the 1983 navigation season.

It will be noted that due to a salvage operation
which occurred during the 1983 navigation season, the
applicant has applied for authority to serve the additional
port or place of Shallow Bay.

The applicant was required to publish a description
of its proposed service in the following newspapers: The
Edmonton Journal, Calgary Herald, The Inuvik Drum and
News/North.

Notice of the application was published in the January 28, 1984 edition of the Canada Gazette, Part I, with the closing date of February 28, 1984 for receipt of interventions.

Copies of the notice and application were sent to the other carriers who operated in that area in 1983.

As a result, letters of support have been received from the following interested parties:

- A letter dated January 25, 1984 from Hamlet of Aklavik, Aklavik, N.W.T. stating "Council passed a motion ... on January 17, 1984 in support of Mr. David Storr to have running rights in Aklavik on the River Road System." In a letter dated February 7, 1984, clarification was made to the support instead of "rights on the River Road System", the support was changed to read: "for barging rights on the river system."
- A letter dated February 1, 1984 from the Northwest Territories Legislative Assembly, Yellowknife, N.W.T. supporting the applicant's 1984 application.
- A letter dated February 6, 1984 from the Committee for Original Peoples Entitlement, Inuvik, N.W.T. stating "Mr. Storr held a previous licence and proven his abilities to provide this much needed barging service."

In a letter dated February 22, 1984, Northern Transportation Company Limited intervened in this application. NTCL stated "Northern Transportation Company Limited has no objection to a renewal of this operator's licence similar to the licence now expiring."

Therefore, it appears that NTCL supports the 1984 application of David Storr and Sons Contracting Ltd. but it objects to the increase of service to the place "Shallow Bay".

The applicant did not reply to the intervention. The applicant was very late, although reminded on numerous occasions, to provide the Committee with the required documents to process the application.

The applicant proposes to use the following equipment:

<u>Name of Ship</u>	<u>Type</u>	<u>Gross Tonnage</u>
"LEONA"	Twin 155 HP Diesel	5 tons
"JEAN"	Non-motorized Barge	30 tons

It will be noted that the ship "LEONA", 5 gross tons, does not come within the purview of the Transport Act and, therefore, does not require a licence. Further, the ports or places: McKinley Bay, Shingle Point, Herschel Island, King Point and Shallow Bay are located in the Canadian Western Arctic and the proposed equipment being less than 500 tons gross tonnage does not require a licence pursuant to Part II of the Transport Act.

In determining whether present and future public convenience and necessity require such transport, in accordance with section 5 of the Transport Act, the Committee considered inter alia:

- a) that there was no objection made by any person on the grounds that suitable facilities are or, if the licence were issued, would be in excess of requirements nor on the grounds that any of the conditions of any other transport licence held by the applicant have not been complied with;
- b) that the issue of the licence tends to develop the complementary functions to the service provided by the intervenor, the equipment proposed by the applicant being much smaller;
- c) that the issue of the licence would provide some competition to the services offered by the other carriers in that area, which have not objected. The letters of support received indicate this to be in the public interest;
- d) that the quality and permanence of the service to be offered is evidenced by past years experience and the satisfactory financial position of the applicant including evidence of adequate provisions for the protection of shippers and the general public by means of insurance.

Considering all the above, the Committee concludes that present and future public convenience and necessity require, pursuant to the relevant provisions of the Transport Act and the National Transportation Act, the issuance to David Storr and Sons Contracting Ltd., of a licence for the transport of goods by water according to the type of service and in the authorized area hereinafter described by means of the ships listed in Schedule "A", limited as to area as indicated in the said Schedule, subject however to the additional terms and conditions set forth hereunder:

LICENSEE: David Storr and Sons Contracting Ltd.

1. Type of service and authorized areas:

To provide the transport of goods by water on an unscheduled basis to the following ports or places:

Aklavik, Inuvik, Fort McPherson, Arctic Red River, Bar C and Tuktoyaktuk.

2. Terms and Conditions Attached to the Licence

- (a) The licensee shall, at all times, be subject to the Transport Act, the Canada Shipping Act, the Carriage of Goods by Water Act and to any other statutes of the Parliament of Canada relating to navigation and shipping and to any Order, Decision or Regulation made thereunder. The granting of a licence in no way constitutes a waiver thereof.
- (b) The licence is not transferable.
- (c) The licence expires on December 31, 1984.
- (d) The licensee shall make available, at all times, for inspection by the Water Transport Committee, or its representatives, any information respecting each and every shipment performed within authorized areas.
- (e) The licensee is required to notify the Committee in writing ten (10) days prior to the coming into effect of any cancellation or material alteration in insurance policies relating to ships covered by this licence.

(f) For any transport of goods made under an unscheduled service, the licensee shall forward to the Water Transport Committee, not later than seven days after the end of each calendar month, a detailed statement containing the following information:

- (i) name(s) of port(s) or place(s) of departure and destination and dates thereof;
- (ii) name of shippers and consignees;
- (iii) general description of goods or commodities and tonnage carried; and
- (iv) name(s) of ship(s) on which goods were carried.

NOTE: The carrier is expected to submit nil reports when applicable.

3. Suspension or Cancellation of Licence

The applicant is reminded of the disposition of Section 11(4) of the Transport Act which reads as follows:

"11.(4) If any licensee is convicted of an offence under this Act, or if the Commission is satisfied that a ship is operated otherwise than in accordance with the terms of a licence applicable thereto, the Commission may after hearing the licensee suspend or cancel the licence of such licensee in respect of one or all of the ships licensed".

4. Issuance of the Licence

The issuance of the licence shall take place when the following requirements are satisfied:

- The payment of licence fee.
- The forwarding of a written undertaking to perform the water transport service granted for the year 1984.

(signed)

Paul Langlois
Chairman

(signed)

Yves Dubé
Commissioner

<u>Ship Name</u> <u>Nom du navire</u>	<u>Authorized</u> <u>Area</u> <u>(Item 1)</u> <u>Zone</u> <u>autorisée</u> <u>(Article 1)</u>	<u>Official</u> <u>Registry</u> <u>Number</u> <u>Numéro</u> <u>officiel</u> <u>d'immatriculation</u>	<u>Type</u>	<u>Gross Tonnage</u> <u>Jauge brut</u>
"JEAN"	1.	Unknown	Barge/Chaland	30 tons



OTTAWA, 1e 25 juillet 1984

DÉCISION CTE 15-84

RELATIVE à la requête présentée par David Storr and Sons Contracting Ltd. (ci-après la requérante), en vue d'obtenir un permis de transport par eau en vertu de la Partie II de la Loi sur les transports, afin d'assurer un service de transport de marchandises, sans horaire fixe, entre les ports ou endroits suivants: Aklavik, Inuvik, Fort McPherson, Arctic Red River, Tuktoyaktuk, Stokes Point, King Point, McKinley Bay, Bar C, Shallow Bay, Shingle Point et Herschel Island.

Référence N° W2660.31

En vertu de la Loi sur les transports, il incombe au Comité des transports par eau de remplir les fonctions que confère à la Commission canadienne des transports ladite loi, relativement aux eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou à leur égard, dans les cas où le Gouverneur en conseil aura proclamé la Partie II de la Loi en vigueur.

David Storr and Sons Contracting Ltd., une société constituée en vertu de la Loi des sociétés des Territoires du Nord-Ouest a déposé, le 28 décembre 1983, une requête en vue d'obtenir le permis mentionné dans l'intitulé pour la saison de navigation de 1984, conformément à la Partie II de la Loi sur les transports.

En vertu de la décision C.T.E. 1-83 du 30 avril 1983, la requérante obtenait le permis n° C.C.T. (T.E.) 167 daté du 21 juin 1983, lequel l'autorisait à assurer un service sans horaire fixe de transport de marchandises entre Inuvik, Aklavik, Arctic Red River, Fort McPherson, Bar C et Tuktoyaktuk, au moyen du chaland "JEAN", pour la saison de navigation de 1983.

Il est à noter qu'en raison d'une opération de sauvetage qui s'est déroulée au cours de la saison de navigation de 1983, la requérante a demandé l'autorisation de desservir le point supplémentaire Shallow Bay.

Le Comité a également exigé de la requérante qu'elle donne des avis dans les journaux locaux suivants: The Edmonton Journal, le Calgary Herald, le Inuvik Drum et le News North.

Avis de la requête a été publié à la Partie I de la Gazette du Canada du 28 janvier 1984; le terme du délai de dépôt des interventions était fixé au 28 février 1984.

Des copies de l'avis et de la requête ont été envoyées aux transporteurs qui ont assuré des services dans la région en 1983.

Suite à ces formalités, les parties intéressées suivantes ont fait parvenir des lettres à l'appui de la requête:

.../2

DÉCISION CTE 15-84

- une lettre de la collectivité d'Aklavik (T.N.-O.) datée du 25 janvier 1984, faisant valoir ce qui suit: (traduction) "le conseil a adopté une proposition (...) le 17 janvier 1984, en vue d'appuyer M. David Storr pour qu'il obtienne les droits de circulation à Aklavik et sur le réseau de cours d'eau." Des éclaircissements ont été apportés à cet appui, dans une lettre du 7 février 1984, afin de remplacer l'expression "droits sur le réseau de cours d'eau" par l'expression "les droits de transport par chaland dans le réseau de rivières";
- une lettre de l'assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest qui siège à Yellowknife datée du 1^{er} février 1984, à l'appui de la présente requête;
- une lettre du 6 février 1984 provenant du Committee for Original Peoples Entitlement d'Inuvik (T.N.-O), déclarant ce qui suit: (traduction) "M. Storr a déjà été titulaire de permis et a démontré son aptitude à assurer ce service vital de transport par chaland."

Par lettre du 22 février 1984, La Société des Transports du Nord Limitée a déposé une intervention à l'égard de la présente requête; elle y déclare ne pas s'opposer au renouvellement du permis demandé, à la condition qu'il soit identique au permis qui vient d'expirer.

Par conséquent, il semble que la S.T.N.L. appuie la présente requête mais s'oppose à la modification du service visé pour inclure le point "Shallow Bay".

La requérante n'a pas répondu à cette intervention. Par ailleurs, malgré plusieurs rappels, la requérante était très en retard pour fournir au Comité les documents requis pour traiter la requête.

La requérante projette d'utiliser les navires suivants:

<u>Nom du navire</u>	<u>Type</u>	<u>Jauge brute</u>
LEONA	Moteurs Diesel 155 HP jumelés	5 tonnes
JEAN	Chaland sans moteur	30 tonnes

Il est à noter que le navire LEONA ne tombe pas sous le coup de la Loi sur les transports et que, par conséquent, il ne requiert pas de permis. De plus, les ports ou endroits McKinley Bay, Shingle Point, Herschel Island, King Point et Shallow Bay sont situés dans l'ouest de l'Arctique canadien et comme les navires proposés font moins de 500 tonnes de jauge brute, il n'est pas nécessaire d'obtenir un permis en vertu de la Partie II de la Loi sur les transports.

DÉCISION CTE 15-84

Pour déterminer si la commodité et la nécessité présentes et futures du public exigent ce transport, conformément à l'article 5 de la Loi sur les transports, le Comité a considéré les points suivants:

- a) aucune opposition n'a été déposée pour le motif que des facilités convenables dépassent les besoins ou, si le permis était accordé, les dépasseraient, ou pour le motif que l'une des conditions de tout autre permis de transport détenu par la requérante n'a pas été remplie;
- b) l'émission du permis tend à favoriser les fonctions complémentaires du service assuré par l'intervenante, puisque les navires proposés par la requérante sont beaucoup plus petits;
- c) l'émission du permis assurerait une concurrence aux services offerts par les autres transporteurs dans la région, lesquels ne se sont pas opposés à la requête. Les lettres à l'appui reçues démontrent que cette concurrence serait dans l'intérêt du public;
- d) la qualité et la permanence du service visé sont démontrées par les années d'expérience de la requérante et par sa situation financière satisfaisante ainsi que par les preuves de mesures suffisantes pour la protection des expéditeurs et du public en général au moyen d'une assurance.

Compte tenu de tout ce qui précède, le Comité conclut que la commodité et la nécessité présentes et futures du public exigent, conformément aux dispositions pertinentes de la Loi sur les transports et de la Loi nationale sur les transports, la délivrance à David Storr and Sons Contracting Ltd. d'un permis de transport de marchandises par eau, selon le type de service et dans la région décrits ci-dessous et au moyen des navires et dans la région mentionnés à l'annexe "A", sous réserve des conditions et modalités supplémentaires suivantes:

TITULAIRE: David Storr and Sons Contracting Ltd.

1. Type de service et zone d'exploitation autorisée

Procurer un service de transport de marchandises par eau, dans le cadre d'un service sans horaire fixe aux endroits suivants: Aklavik, Inuvik, Fort McPherson, Arctic Red River, Bar C et Tuktoyaktuk.

2. Conditions du permis

- a) La titulaire est assujettie en tout temps à la Loi sur les transports, à la Loi sur la marine marchande du Canada, à la Loi sur le transport de marchandises par eau et à toute autre loi du Parlement du Canada relative à la navigation et à l'expédition de marchandises, ainsi qu'à toute ordonnance, décision et règlement faits en vertu de celles-ci.

DÉCISION CTE 15-84

La délivrance d'un permis ne constitue en aucun cas une exemption des dispositions de ces textes de loi.

- b) Le permis n'est pas transférable.
- c) Le permis expire le 31 décembre 1984.
- d) La titulaire doit être prête en tout temps à fournir n'importe quel renseignement sur n'importe quelle expédition effectuée dans les régions autorisées aux fins d'inspection par le Comité des transports par eau ou ses représentants.
- e) La titulaire doit aviser par écrit le Comité de toute annulation ou modification des polices d'assurance couvrant les navires visés par le présent permis et ce, dans les dix (10) jours précédant leur entrée en vigueur.
- f) Pour tout transport de marchandises effectué dans le cadre d'un service sans horaire fixe, la titulaire doit envoyer au Comité des transports par eau, au plus tard sept jours après la fin de chaque mois, un état détaillé donnant les renseignements suivants:
 - i) les dates et le(s) nom(s) de(s) port(s) ou endroit(s) d'origine et de destination ainsi que les dates de départ et d'arrivée;
 - ii) le nom des expéditeurs et des consignataires;
 - iii) la description générale des marchandises et le nombre de tonnes transportées; et
 - iv) le nom de(s) navire(s) sur lesquels les marchandises ont été transportées.

NOTE: Le transporteur doit soumettre un rapport même si aucune activité n'a été exercée.

3. Suspension ou annulation du permis

Le Comité rappelle à la requérante les dispositions du paragraphe 11(4) de la Loi sur les transports libellé comme suit:

"11.(4) Si un détenteur de permis est déclaré coupable d'une contravention prévue par la présente loi, ou si la Commission est convaincue qu'un navire est exploité autrement qu'en conformité des conditions d'un permis qui s'y rapporte, la Commission peut, après avoir entendu le détenteur de permis, suspendre ou annuler le permis de ce détenteur à l'égard de l'un ou de tous les navires autorisés."

4. Délivrance du permis

Le permis sera délivré dès que la requérante aura:

- a) acquitté les droits de permis; et
- b) envoyé au Comité un engagement écrit pour la prestation du service de transport par eau autorisé pour la saison de navigation 1984.

Le Président,

Paul Langlois

Le Commissaire,

Yves Dubé



WATER TRANSPORT COMMITTEE

August 13, 1984

DECISION W.T.C. 16-84

IN THE MATTER OF the application by Arctic Offshore Ltd. for a licence pursuant to Part II of the Transport Act:

"to provide service/supply support for drilling operations in the Beaufort Sea... entailing the transportation of materials from supply depots maintained by Beaudril Limited at ports located along the coast of the Beaufort Sea to marine drilling stations situated within the Arctic continental margin, (STANDBY) attendance at the operator's drilling stations, occasional anchor handling service and periodic international towing assignments. The "M.V. Fort Good Hope" will regularly utilize the harbours at Herschel Island, Tuktoyaktuk, McKinley Bay and Summer Harbour which are all located along the Northwest Territories coast of the Beaufort Sea."

File No. W2660.32

Under the Transport Act, it is the duty of the Water Transport Committee to perform the functions vested in the Canadian Transport Commission by the Act on or in respect of any sea or inland water of Canada where Part II of the Act is proclaimed by the Governor-in-Council to be in force.

Arctic Offshore Ltd. (formerly Arctic Cruise Lines Limited), a company incorporated under Part I of the Canada Corporations Act May 31, 1974, made application on May 16, 1984 for a 1984 licence pursuant to Part II of the Transport Act as set out in the title.

The applicant is under contract to Beaudril Limited providing support services for drilling operations in the Beaufort Sea. The vessel considered for this application is the "M.V. Fort Good Hope" of 975 gross tons, registered in Vancouver.

The "Fort Good Hope" will compliment the services currently being provided by the vessels, "TOGA", "DUGA", 403 tons and ORION EXPEDITOR, 374 tons, owned by Arctic Offshore Marine Services Ltd. and Arctic Offshore Ltd. The service offered will be in competition to that of Arctic Transportation Ltd. which operates a similar service of supply vessels.

DECISION W.T.C. 16-84

Notice of the application was published in the June 2, 1984 edition of the Canada Gazette and, as well the applicant was required to publish a notice describing its service in the following newspapers: News/North, The Edmonton Journal, Calgary Herald, The Inuvik Drum, The Hub and The Globe and Mail.

The applicant has furnished the Committee proof of publication of the above-mentioned notice. The closing date for intervention was July 2, 1984.

A copy of the application and Canada Gazette publication was sent to Cooper Barging Service Ltd., David Storr and Sons Contracting Ltd., Coastal Marine Ltd., Beluga Tours Ltd., Len Cardinal Transport, Arctic Transportation Ltd. and Northern Transportation Company Ltd.

As a result of these notices, the following interventions were received.

By a letter dated June 19, 1984, NTCL intervened stating that:

"It appears to N.T.C.L. that a licence is not required and is not warranted for this service for the following reasons:

1. The CTC is required to deal with the licensing of ships to transport passengers and goods from and to ports and places in Canada. The service proposed by Arctic Offshore is to serve offshore drill ships, floating caissons, caisson islands and sacrificial islands, all of which are temporary in nature and would not normally be construed as ports or places in Canada. In the Beaufort Sea, the floating drill rigs are moved about regularly and the bottom mounted caissons such as Dome's SSDC and Esso's caisson retained island are moved annually.
2. The Transport Act does not apply to the transport of goods in bulk in the Beaufort Sea. The proposed service is mainly involved in the transport of goods in bulk including water, fuel, drilling fluids, etc.
3. Other services to be provided by Arctic Offshore Ltd. include anchor handling, ice breaking and ice management which do not involve transport and presumably do not require a licence.
4. The Transport Act requires a licensed carrier to provide tariffs of tolls which must be approved by the Commission. The tolls are described as standard, special and competitive freight tariffs as well as standard and special passenger tariffs. As the vessel is time chartered, tariffs of this type would not seem to be relevant. Since time charter rates are a matter of negotiation, we wonder if Arctic Offshore should submit and whether CTC would want to approve this type of price.

DECISION W.T.C. 16-84

It would appear that a licence for the transport of goods is not required. Perhaps a licence for the transport of passengers is required provided passengers make a round trip, but the requirement to publish, submit and approve tariffs would not seem to apply.

We hope that the Water Transport Committee will find our intervention of interest and we will be pleased to enter into any further discussions that the Committee may require."

By a telex and a letter dated June 28, 1984, ATL intervened stating:

"(1) ATL opposes the application of Arctic Offshore for the reason that the vessel 'M.V. FORT GOOD HOPE' has been contracted (i.e. chartered) to provide services to Beaudril Limited for drilling support operations in the Beaufort Sea. As such, Arctic Offshore is not a 'common carrier' and should not, in our submission, be granted a water transport licence.

(2) Historically, the CTC has never, to our knowledge, issued a water transport license to a carrier for a vessel being utilized for contract work. While this has been a matter of review by the CTC on a number of occasions (and particularly during the 1977 examination of the water transportation industry on the Mackenzie River and all other navigable waters of the NWT), the CTC has, to our knowledge, consistently taken the position that vessels being utilized for contract work need not, and will not, be issued a water transport license.

(3) ATL submits that Arctic Offshore has provided absolutely no proof of 'demand or need' to be licensed to provide services as a common carrier. In any event, it is impossible to envision how Arctic Offshore could purport to provide common carrier services requiring the issuance of a water transport licence when the application clearly states that the vessel is committed to a 3-year charter term with Beaudril Limited commencing in the late spring or early summer of 1984.

(4) ATL submits that, having regard to the existing economic conditions and the impact upon the maritime industry operating in the Canadian Western Arctic, there is no present need for a new carrier to be licensed to provide the common carrier services requested by Arctic Offshore.

In summary, ATL submits that Arctic Offshore can perform the services which it has contractually agreed to perform for Beaudril Limited without the issuance of a water transport license and that, for the reasons enumerated above, the application should be declined in its entirety.

All of which is respectfully submitted.

Arctic Transportation Ltd."

By a letter dated June 26, 1984, and a telex dated July 4, 1984, Coastal Marine Ltd. intervened stating:

"This is to state that we have no objection to the submission of Arctic Offshore Ltd. respecting their application for a licence to engage in transport by water on the Beaufort Sea and Canadian Western Arctic as we feel it will not come in conflict with our interest."

Arctic Offshore Ltd. did not reply to any of the interventions.

Concerning NTCL's intervention, the Committee is of the view that:

1. each Offshore drill ship, floating caisson, caisson island and sacrificial island have to be in one location at any given moment and if that location is within Canada's boundaries, then resupplying these installations is transporting goods or passengers or both goods and passengers from a port or place in Canada to another port or place in Canada;
2. the proposed service is involved in the transport of goods in bulk but also of deck loads of different goods such as food, equipment, machinery, etc.;
3. anchor handling, ice breaking and ice management are only parts of the proposed services;
4. the Committee has already dealt with the question of time charter tariffs on many occasions.

Concerning ATL's intervention, the Committee is of the view that:

1. the service proposed by the applicant with the "M.V. Fort Good Hope" is not that of a "common carrier", it is a very specialized service offered for drilling support operations to Beaudril;
2. the Committee has dealt with the question of charter work as to whether or not it constitutes transportation for hire or reward in Decisions WTC 7-76 and WTC 3-77 and concludes to the same effect; the Committee further quotes part of its decision 3-77:

"Reur representations concerning WTC Decision 7-76, I am instructed to inform you WTC unable to accept reasoning that leasing of equipment, including provision of stores and crew with general operating instructions coming from lessee is not transportation for hire or reward. WTC would consider accepting arrangement under which tugs and barges are bare-boat chartered without stores or crews to be operated by lessee strictly for carriage of lessees' traffic with lessee hiring staff and crew from source other than lessor, lessee assuming full responsibility operationally and financially,

DECISION W.T.C. 16-84

as not constituting transportation for hire or reward. Even in such case WTC will probably examine operation to assure itself actual day to day operation meets above conditions. Any arrangement giving lessor greater participation in transportation than above described would require specific clearance in all details in advance by WTC otherwise lessor and lessee run risk of enforcement action."

3. Arctic Offshore has not requested a licence to provide services as a "common carrier."
4. The question of "common carrier" has been dealt with in paragraphs 1 and 3 above.

The Committee takes note of the intervention filed by Coastal Marine Ltd.

In determining whether present and future public convenience and necessity require such transport, in accordance with section 5 of the Transport Act, the Committee considered inter alia:

- A) 1. that ATL objected partly on the ground that the facilities are or would be in excess of requirements stating that: "there is no present need for a new carrier to be licensed to provide the common carrier services requested by Arctic Offshore". It is to be noted that the service offered by Arctic Offshore is not one of common carrier but a specialized service primarily oriented towards the resupply and servicing of offshore drilling platforms. Another carrier, Coastal Marine, stated that it has no objection as it feels that it will not come in conflict with its interest;
2. that there was no objection by a person already providing transport facilities on the ground that any of the conditions of any other transport licence held by the applicant have not been complied with;
- B) that the issuance of the licence would tend to develop complementary rather than competitive functions in relation to the transportation of goods for the servicing of offshore drilling platforms as the "M.V. Fort Good Hope" is a very specialized vessel; on the other hand such service is competitive to the same service provided by ATL;
- C) that the issuance of this licence would not have any considerable effect on other transport services because of the very nature of the proposed service; and that the issue of this licence is in the public interest providing for a needed support service in the oil exploration and exploitation industries;

- D) that the long term charter to Beaudril is descriptive of the quality and permanence of the service to be offered, along with the satisfactory financial position and the evidence of adequate insurance coverage.

Considering the above, the Committee concludes that present and future public convenience and necessity require, pursuant to the relevant sections of the Transport Act and the National Transportation Act, the issuance to Arctic Offshore Ltd. of a licence for the transportation of materials and occasionally passengers by water according to the type of service and in authorized areas hereinafter described by means of the ships listed in Schedule "A" subject, however to the additional terms and conditions set forth hereunder:

LICENSEE: ARCTIC OFFSHORE LTD.

1. Type of Service and Authorized Area

To provide a supply support service for drilling operations in the Beaufort Sea entailing the transportation of materials and occasionally of passengers from supply depots maintained by Beaudril Limited at the ports of Herschel Island, Tuktoyaktuk, McKinley Bay and Summer Harbour along the coast of the Beaufort Sea to marine drilling stations situated within the Canadian Arctic continental shelf.

2. Terms and Conditions Attached to the Licence

- (a) The licensee shall, at all times, be subject to the Transport Act, the Canada Shipping Act, the Carriage of Goods by Water Act and to any other statutes of the Parliament of Canada relating to navigation and shipping and to any Order, Decision or Regulation made thereunder. The granting of a licence in no way constitutes a waiver thereof.
- (b) The licence is not transferable.
- (c) The licence expires on December 31, 1984.
- (d) The licensee shall make available, at all times, for inspection by the Water Transport Committee, or its representatives, any information respecting each and every shipment performed within authorized areas.
- (e) The licensee is required to notify the Committee in writing ten (10) days prior to the coming into effect of any cancellation or material alteration in insurance policies relating to ships covered by this licence.

- (f) For any transport of goods made under an unscheduled service, the licensee shall forward to the Water Transport Committee, not later than seven days after the end of each calendar month, a detailed statement containing the following information:

- (i) name(s) of port(s) or place(s) of departure and destination and dates thereof;
- (ii) name of shippers and consignees;
- (iii) general description of goods or commodities and tonnage carried; and
- (iv) name(s) of ship(s) on which goods were carried.

NOTE: The carrier is expected to submit nil reports when applicable.

3. Suspension or Cancellation of Licence

The Applicant is reminded of the disposition of Section 11(4) of the Transport Act which reads as follows:

"11.(4) If any licensee is convicted of an offence under this Act, or if the Commission is satisfied that a ship is operated otherwise than in accordance with the terms of a licence applicable thereto, the Commission may after hearing the licensee suspend or cancel the licence of such licensee in respect of one or all of the ships licensed".

4. Issuance of the Licence

The issuance of the licence shall take place when the following requirements are satisfied:

- (a) The forwarding of a written undertaking to perform the water transport service granted for the year 1984 assuming that 4(b) hereunder is satisfied.
- (b) The forwarding of evidence that the "Fort Good Hope" satisfies the conditions of Part XV of the Canada Shipping Act.

(signed)

Paul Langlois
Chairman

(signed)

Yves Dubé
Commissioner

DÉCISION CTE 16-84/DECISION WTC 16-84
Annexe "A"/Schedule "A"
Page 1 de/of 1

<u>Nom du navire</u> <u>Ship Name</u>	<u>Zone</u> <u>autorisée</u> <u>Authorized</u> <u>Area</u>	<u>Numéro</u> <u>officiel</u> <u>d'immatriculation</u> <u>Official</u> <u>Registry</u> <u>Number</u>	<u>Type</u>	<u>Jauge brut</u> <u>Gross Tonnage</u>
FORT GOOD HOPE	1	702647	Remorqueur de manutention navire d'approvisionnement renforcé pour la glace/ Ice Class anchor handling supply vessel.	975



COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Le 13 août 1984

DÉCISION CTE 16-84

RELATIVE à la requête présentée par Arctic Offshore Ltd. en vue d'obtenir un permis en vertu de la Partie II de la Loi sur les transports:

"afin d'assurer un service d'approvisionnement et de soutien dans le cadre des activités de forage qui se déroulent dans la mer de Beaufort... ce qui exige le transport de fournitures à partir des dépôts exploités par Beaudril Limited dans des ports situés le long de la côte de la mer de Beaufort, jusqu'à des stations de forage en mer situées sur le plateau continental de l'Arctique; la présence du navire aux stations de forage, la prestation de services de manipulation d'ancre à l'occasion, ainsi que des services périodiques de remorquage international. Le "M.V. Fort Good Hope" utilisera régulièrement les ports de Herschel Island, Tuktoyaktuk, McKinley Bay et Summer Harbour qui sont tous situés dans les Territoires du Nord-Ouest, le long de la côte de la mer de Beaufort."

Référence n° W2660.32

En vertu de la Loi sur les transports, il incombe au Comité des transports par eau de remplir les fonctions que confère à la Commission canadienne des transports ladite loi, relativement aux eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou à leur égard, dans les cas où le Gouverneur en conseil aura proclamé la Partie II de la Loi en vigueur.

Arctic Offshore Ltd. (anciennement connue sous le nom d'Arctic Cruise Lines Limited), une société constituée le 31 mai 1974 en vertu de la Partie I de la Loi sur les corporations canadiennes, a déposé une requête le 16 mai 1984 afin d'obtenir un permis pour la saison de navigation 1984 en vertu de la Partie II de la Loi sur les transports, en vue d'assurer les services énoncés dans l'intitulé.

Arctic Offshore Ltd. (ci-après la requérante) a conclu un contrat avec Beaudril Limited pour la prestation de services de soutien des activités de forage dans la mer de Beaufort. Le navire visé par la présente requête est le "M.V. Fort Good Hope", d'une jauge brute de 975 tonneaux et enregistré à Vancouver.

Le "Fort Good Hope" complètera les services actuellement assurés par les navires "TOGA", "DUGA", de 403 tonnes de jauge brute et "ORION EXPEDITOR", de 374 tonnes de jauge brute, qui appartiennent à Arctic Offshore Marine Services Ltd. et à Arctic Offshore Ltd. Le service offert fera concurrence à un service du même genre assuré par Arctic Transportation Ltd.

Un avis de la requête a été publié dans la Gazette du Canada du 2 juin 1984 et la requérante était en outre tenue de faire publier un avis décrivant son service dans les journaux suivants: News/North, The Edmonton Journal, le Calgary Herald, The Inuvik Drum, The Hub et The Globe and Mail.

La requérante a fourni au Comité des preuves de publication de l'avis susmentionné. La date limite pour le dépôt des interventions était fixée au 2 juillet 1984.

Par ailleurs, des copies de la requête et de l'avis publié dans la Gazette du Canada ont été envoyées à Cooper Barging Service Ltd., David Storr and Sons Contracting Ltd., Coastal Marine Ltd., Beluga Tours Ltd., Len Cardinal Transport, Arctic Transportation Ltd. et La Société des Transports du Nord Limitée.

En réponse aux avis susmentionnés, le Comité a reçu les interventions suivantes:

Par lettre du 19 juin 1984, La Société des Transports du Nord Limitée (ci-après STNL) faisait valoir ce qui suit:

(traduction)

"Il nous semble qu'un permis n'est pas requis ou justifié pour le service visé et ce, pour les raisons suivantes:

1. La C.C.T. a pour mandat de délivrer des permis aux navires effectuant le transport de passagers et de marchandises à destination et en provenance de ports et endroits du Canada. Le service proposé par la requérante vise à desservir des installations de forage, c'est-à-dire des navires, des caissons de flottaison, des îles-caisson et des îles artificielles temporaires, qui sont toutes de nature temporaire et ne seraient pas normalement perçues comme des ports ou endroits du Canada. Dans la mer de Beaufort, les plates-formes de forage sont déplacées régulièrement et les caissons de support du type SSDC de Dome ainsi que les îles retenues par caisson d'Esso sont déplacés annuellement.
2. La Loi sur les transports ne s'applique pas au transport des marchandises en vrac dans la mer de Beaufort. Le service proposé vise principalement le transport des marchandises en vrac incluant de l'eau, du carburant, des liquides de forage, etc.
3. Les autres services que la requérante se propose de fournir incluent la manutention d'ancres, le bris et l'aménagement des glaces, c'est-à-dire des activités qui ne comportent pas de transport et n'exigent présumément pas de permis.

4. La Loi sur les transports exige que les transporteurs autorisés fournissent un tarif de taux qui doit être approuvé par la Commission. Les taux en question sont décrits comme des tarifs marchandises ordinaires, spéciaux et concurrentiels et comme des tarifs passagers ordinaires et spéciaux. Étant donné que le navire visé est loué à l'heure, des tarifs de cette nature ne sembleraient pas pertinents; de plus, comme les taux d'affrètement à l'heure sont fixés par négociation, nous nous demandons si la requérante devrait déposer de tels tarifs et si la C.C.T. souhaiterait approuver ce type de prix.

Enfin, il nous semble qu'un permis de transport de marchandises n'est pas requis; toutefois, un permis de transport de passagers pourrait être requis, pourvu que les passagers fassent l'aller-retour, mais il semble que les exigences de publication, de dépôt et d'approbation des tarifs ne s'appliquent pas.

Nous espérons que le Comité des transports par eau trouvera notre intervention intéressante et nous nous ferons un plaisir de poursuivre les discussions plus avant si le Comité le souhaite."

Par télex et par lettre datés du 28 juin 1984, Arctic Transportation Ltd. (ci-après ATL) a déposé l'intervention suivante:

(traduction)

"(1) ATL s'oppose à la présente requête pour le motif que le navire "M.V. Fort Good Hope" a été loué dans le but d'assurer des services de soutien des activités de forage de Beaudril Limited dans la mer de Beaufort. À ce titre, la requérante n'est pas un transporteur public et ne devrait donc pas, à notre avis, obtenir un permis de transport par eau.

(2) La C.C.T. n'a jamais, à notre connaissance, accordé de permis de transport à un transporteur dont le navire est utilisé pour effectuer des travaux à forfait. Bien que la C.C.T. se soit penchée sur cette question à plusieurs reprises (en particulier au cours de l'examen fait en 1977 de l'industrie du transport par eau sur le fleuve Mackenzie et dans les autres eaux navigables des Territoires du Nord-Ouest), elle a toujours, à notre connaissance, conclu que les navires utilisés pour les travaux à forfait n'ont pas besoin de permis de transport par eau et n'en obtiendront pas.

(3) ATL soutient que la requérante n'a fourni aucune preuve de demande ou de besoin à l'appui de sa demande de permis de transporteur public. De toute façon, on peut difficilement voir comment la requérante pourrait prétendre assurer des services de transporteur public qui exigent un permis de transport par eau lorsque sa requête établit clairement que le navire visé est loué pour une période de trois ans à Beaudril Limited, soit à partir de la fin du printemps ou du début de l'été 1984.

(4) ATL prétend, compte tenu de la conjoncture économique actuelle et de l'incidence sur l'industrie du transport maritime dans la partie ouest de l'Arctique canadien, qu'il n'y a pas actuellement lieu d'ac-

DÉCISION CTE 16-84

corder un permis à un nouveau transporteur pour la prestation des services de transporteur public, tel que le demande la requérante.

En résumé, ATL soutient que la requérante peut assurer les services qu'elle a accepté par contrat de fournir à Beaudril Limited sans qu'il soit nécessaire de lui accorder un permis de transport par eau et que, pour les raisons énoncées ci-dessus, la requête devrait être rejetée intégralement.

Le tout respectueusement soumis par Arctic Transportation Ltd."

Par lettre du 26 juin et par télex du 4 juillet 1984, Coastal Marine Ltd. a déposé une intervention dans laquelle elle fait valoir ce qui suit:

(traduction)

"Nous n'avons aucune objection à soulever à l'égard de la requête déposée par Arctic Offshore Ltd. en vue d'obtenir un permis de transport par eau l'autorisant à assurer des services dans la mer de Beaufort et dans la partie ouest de l'Arctique canadien, puisque nous estimons que ce service ne nuira pas à nos intérêts."

La requérante n'a répondu à aucune des interventions susmentionnées.

En ce qui a trait à l'intervention de STNL, le Comité estime que:

1. tout navire de forage, caisson de flottaison, île-caisson et île artificielle temporaire doivent à un moment donné être immobilisés à un endroit et si cet endroit se trouve à l'intérieur des frontières du Canada, le réapprovisionnement de ces installations correspond alors au transport de marchandises ou de passagers ou de marchandises et de passagers entre des ports et endroits du Canada;
2. le service proposé vise le transport de marchandises en vrac, mais également le transport de certaines autres marchandises sur le pont du navire, comme de la nourriture, du matériel, de la machinerie, etc.;
3. la manutention d'ancres, ainsi que le bris et l'aménagement des glaces ne sont qu'une partie des services proposés; et
4. le Comité a déjà traité de la question des tarifs d'affrètement à l'heure en de nombreuses occasions.

En ce qui a trait à l'intervention d'ATL, le Comité estime que:

1. le service proposé par la requérante au moyen du "M.V. Fort Good Hope" n'est pas un service de transporteur public, mais plutôt un service très spécialisé offert à l'appui des activités de forage de Beaudril;
2. le Comité s'est penché, dans les décisions C.T.E. 7-76 et C.T.E. 3-77, sur la question de savoir si le travail effectué en vertu d'un contrat d'affrètement constitue ou non une activité de transport

moyennant un prix de louage ou une rétribution et ses conclusions dans la présente affaire sont les mêmes que dans ces deux décisions antérieures; le Comité cite en outre une partie de la décision 3-77:

(traduction)

"Au sujet de vos représentations concernant la Décision CTE 7-76, on me prie de vous informer que le CTE est incapable d'accepter l'argument selon lequel la location d'équipement y compris la fourniture d'approvisionnements et d'équipage ainsi que des instructions générales d'exploitation du locataire ne constituent pas une activité de transport moyennant un prix de louage ou une rétribution. Le CTE accepterait une entente selon laquelle remorqueurs et chalands sont loués en vertu d'une charte-partie coque-nue sans approvisionnement ni équipage exploités par le locataire strictement pour l'acheminement du trafic du locataire ce dernier devant engager le personnel et l'équipage de personne autre que le locateur et devant en assumer la responsabilité opérationnelle et financière comme n'étant pas du transport moyennant un prix de louage ou une rétribution. Même dans ce cas, le CTE analysera probablement l'exploitation afin de s'assurer que les activités quotidiennes sont conformes aux conditions ci-dessus. Toute entente attribuant une plus grande participation au locateur dans le transport que celle décrite ci-dessus exige que le Comité en autorise au préalable toutes les clauses autrement locataire et locateur risquent d'être poursuivis."

3. la requérante n'a pas demandé un permis dans le but d'assurer des services de transporteur public; et
4. la question relative au statut de transporteur public a été abordée dans les paragraphes 1 et 3 ci-dessus.

Le Comité prend également note de l'intervention déposée par Coastal Marine Ltd.

Pour établir si la commodité et la nécessité présentes et futures du public exigent le service de transport proposé, conformément à l'article 5 de la Loi sur les transports, le Comité a tenu compte, entre autres, des facteurs suivants:

- A) 1. ATL s'est opposée à la requête en partie pour le motif que le nouveau service dépasse ou dépasserait les besoins actuels et a fait valoir que: "il n'y a actuellement pas lieu d'accorder un permis à un nouveau transporteur pour la prestation de services de transporteur public, tel que le demande la requérante". Il est à noter que le service assuré par la requérante n'est pas un service de transporteur public, mais un service spécialisé s'occupant principalement du réapprovisionnement des plates-formes de forage. Un autre transporteur, Coastal Marine, a indiqué qu'il ne s'opposait pas à la requête puisqu'il estime que le service proposé ne nuira pas à ses intérêts;

2. aucun transporteur en place ne s'est opposé à la requête pour le motif que l'une ou l'autre des conditions des autres permis de transport de la requérante n'a pas été respectée;
- B) la délivrance d'un permis tendrait à favoriser l'aspect complémentaire plutôt que concurrentiel des services de transport de marchandises pour desservir les plates-formes de forage, étant donné que le "M.V. Fort Good Hope" est un navire très spécialisé; par ailleurs, ledit service fait concurrence au service du même genre assuré par ATL;
- C) la délivrance du permis demandé n'aurait pas d'incidence considérable sur les autres services de transport, en raison de la nature du service proposé; par ailleurs, la délivrance dudit permis est dans l'intérêt du public, puisqu'elle garantira la prestation d'un service de soutien des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières;
- D) la location à long terme à Beaudril ainsi que la situation financière adéquate et les preuves de possession d'assurances suffisantes confirment la qualité et la permanence du service visé.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité conclut que la commodité et la nécessité présentes et futures du public requièrent, conformément aux dispositions pertinentes de la Loi sur les transports et de la Loi nationale sur les transports, la délivrance à Arctic Offshore Ltd. d'un permis autorisant le transport par eau de fournitures et, à l'occasion, de passagers, selon le type de service et dans les régions décrits ci-dessous et au moyen des navires et dans la région mentionnés à l'annexe "A", sous réserve des conditions et modalités supplémentaires suivantes:

TITULAIRE: ARCTIC OFFSHORE LTD.

1. Type de service et zone d'exploitation autorisée

Assurer un service d'approvisionnement et de soutien dans le cadre des activités de forage dans la mer de Beaufort, ce qui exige le transport de fournitures et, à l'occasion, de passagers, à partir des dépôts exploités par Beaudril Limited dans les ports d'Herschel Island, de Tuktoyaktuk, de McKinley Bay et de Summer Harbour, qui sont tous situés le long de la côte de la mer de Beaufort, jusqu'aux stations de forage situées sur le plateau continental de l'Arctique canadien.

2. Conditions du permis

- (a) La titulaire est assujettie en tout temps à la Loi sur les transports, à la Loi sur la marine marchande du Canada, à la Loi sur le transport de marchandises par eau et à toute autre loi du Parlement du Canada relative à la navigation et à l'expédition de marchandises, ainsi qu'à toute ordonnance, décision et règlement faits en vertu de celles-ci. La délivrance d'un permis ne constitue en aucun cas une exemption des dispositions de ces textes de la loi.

- (b) Le permis n'est pas transférable.
- (c) Le permis expire le 31 décembre 1984.
- (d) La titulaire doit être prête en tout temps à fournir n'importe quel renseignement sur n'importe quelle expédition effectuée dans les régions autorisées aux fins d'inspection par le Comité des transports par eau ou ses représentants.
- (e) La titulaire doit aviser par écrit le Comité de toute annulation ou modification des polices d'assurance couvrant les navires visés par le présent permis et ce, dans les dix (10) jours précédant leur entrée en vigueur.
- (f) Pour tout transport de marchandises effectué dans le cadre d'un service sans horaire fixe, la titulaire doit envoyer au Comité des transports par eau, au plus tard sept jours après la fin de chaque mois, un état détaillé donnant les renseignements suivants:
 - i) les dates et le(s) nom(s) de(s) port(s) ou endroit(s) d'origine et de destination ainsi que les dates de départ et d'arrivée;
 - ii) le nom des expéditeurs et des consignataires;
 - iii) la description générale des marchandises et le nombre de tonnes transportées; et
 - iv) le nom de(s) navire(s) sur lesquels les marchandises ont été transportées.

NOTE: Le transporteur doit soumettre un rapport même si aucune activité n'a été exercée.

3. Suspension ou annulation du permis

Le Comité rappelle à la requérante les dispositions du paragraphe 11(4) de la Loi sur les transports libellé comme suit:

"11.(4) Si un détenteur de permis est déclaré coupable d'une contravention prévue par la présente loi, ou si la Commission est convaincue qu'un navire est exploité autrement qu'en conformité des conditions d'un permis qui s'y rapporte, la Commission peut, après avoir entendu le détenteur de permis, suspendre ou annuler le permis de ce détenteur à l'égard de l'un ou de tous les navires autorisés."

4. Délivrance du permis

Le permis sera délivré dès que la requérante aura:

- (a) Fait parvenir au Comité un document écrit par lequel elle s'engage à assurer le service de transport par eau autorisé pour l'année 1984, à condition que l'exigence 4(b) mentionnée ci-dessous soit satisfaite.
- (b) Fait parvenir des preuves que le "Fort Good Hope" remplit les conditions énoncées à la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le Président,

Paul Langlois

Le Commissaire,

Yves Dubé



WATER TRANSPORT COMMITTEE

September 25, 1984

DECISION WTC 17-84

IN THE MATTER of an Application by Arctic Transportation Ltd. (ATL) pursuant to the Transport Act for the licensing of various foreign-built, non-duty-paid vessels along with a Canadian built and registered vessel in the following terms:

- "(1) 'Arctic Breaker' - description as set forth in 1984 License Application;
- (2) 'Arctic Tuk' - description as set forth in 1984 License Application;
- (3) 'Arctic Tarsiut' - description as set forth in 1984 License Application;
- (4) 'Arctic Kiggiak' -
 - (a) Official Registry Number: 802935;
 - (b) Type of Ship: Crane/Deck Cargo/Tanker Barge;
 - (c) Gross Tonnage: 7,244.79;
 - (d) Country and Year Built: Japan, 1983; and
 - (e) Proposed Area of Operation: Canadian Western Arctic; and
- (5) 'Arctic Nanabush' -
 - (a) Official Registry Number: 804411;
 - (b) Type of Ship: Anchor Handling Supply Tug;
 - (c) Gross Tonnage: 879.37;
 - (d) Country and Year Built: Canada, 1984; and
 - (e) Proposed Area of Operation: Canadian Western Arctic."

In support and as part of its application, ATL provided the following information:

- "(A) By Decision W.T.C. 4-84, the C.T.C. stated that the documentation in support of licensing of the 'Arctic Tuk' and the 'Arctic Tarsiut' was not sufficiently completed to license those vessels. Further, the W.T.C. stated that the 'Arctic Breaker' will be licensed until July 20, 1984, being the date that the existing waiver of the coastings laws of Canada expires.

We are pleased to enclose photocopies of correspondence dated January 25th, and February 28th, 1984, from Mr. R.A. McKellar, Manager, Legislation Implementation Group, Customs and Excise Jurisdiction Extension, Revenue Canada, certifying that each

.../2

DECISION WTC 17-84

of the vessels referred to above have received conditional exemption from the payment of Canada Customs and Excise imposts for the period commencing August 6, 1983 and ending on August 5, 1988, inclusive. We trust that this information is sufficient to provide the W.T.C. with all of the information necessary to now complete the Application process in respect of the vessels, 'Arctic Breaker', 'Arctic Tuk' and 'Arctic Tarsiut'.

- (B) In respect of the Ship 'Arctic Kiggiak', we also enclose correspondence dated February 18, 1984 from Mr. McKellar stating that a similar conditional exemption has been granted. The 'Arctic Kiggiak' is a unique and specialized piece of equipment which has been built to Canadian Arctic Shipping Pollution Prevention Regulation Standards as an Arctic Class II Vessel, and for use as a crane/deck cargo/tanker barge. The 'Arctic Kiggiak' is the only vessel that can be utilized for special cargos and for an extended operating season and, as such, is necessary to ATL's 'resource exploration and exploitation' activities performed in the Canadian Western Arctic.
- (C) In respect of the Ship 'Arctic Nanabush', we advise that this vessel has been newly constructed in substitution for the 'Arctic Ublureak'. Your records will indicate that the 'Arctic Ublureak' was previously licensed pursuant to Decision W.T.C. 4-84 and that the vessel sank during the 1983 operating season. We are requesting that the 'Arctic Nanabush' replace the 'Arctic Ublureak' and, in this regard, make reference to Section 10(4) of the Transport Act. We were unable to request that the 'Arctic Nanabush' be licensed for the 1984 operating season since we did not possess the information necessary to have the 1984 license application in respect of the 'Arctic Nanabush' processed."

As a result of the facts outlined above, it becomes obvious that the situation must be clarified in order to obtain a clear picture of the matter and for that purpose the comments are grouped under the following headings:

1. Acquired rights pursuant to Canadian Customs and Excises Offshore Application Act.
2. Requirements under Part XV of the Canada Shipping Act; and
3. Public convenience and necessity under the Transport Act.

1. Acquired rights pursuant to Canadian Customs and Excises Offshore Application Act

On June 30, 1983 a Bill aiming to extend the Canadian Customs jurisdiction to the outer edge of the Canadian continental shelf or two hundred nautical miles whichever is the greater was tabled in the House of Commons along with a ways and means motion placing the provisions of that Bill into force immediately. At that very moment foreign built vessels operating on the continental shelf became subject to payment of duty. However that Bill contained certain provisions whereby vessels could obtain acquired rights and a copy of the document issued by Revenue Canada pursuant to these provisions was filed by ATL as proof of qualification to operate on the Canadian Continental Shelf. In other words, these vessels are entitled to work on the Canadian Continental Shelf despite the fact that no duty was paid upon their importation in Canada. However, this exemption does not apply to the 12-mile limit of Canadian waters as considered by Part XV of the Canada Shipping Act.

2. Requirement under Part XV of the Canada Shipping Act

Concerning the vessels "Arctic Breaker", "Arctic Tarsuit" and "Arctic Kiggiac", ATL has not filed any proof of payment of the custom duty required by Part XV of the Canada Shipping Act. The Committee has dealt with an application pursuant to the Coasting Trade Exemption Regulations regarding the temporary entry of the "Arctic Breaker" and she was granted a waiver valid until July 20, 1984, but the Committee did not receive any request for an extension of the said waiver. A waiver was granted for the "Arctic Tuk" on August 10, 1984, pursuant to the Coasting Trade Exemption Regulations mentioned above. The "Arctic Nanabush" is Canadian built and therefore does not require payment of duty. Since the "Arctic Breaker", the "Arctic Tarsuit" and the "Arctic Kiggiac" do not satisfy the requirements of Part XV of the Canada Shipping Act they are not eligible for coasting within Canadian waters and cannot operate within the 12-mile limit.

3. Public Convenience and Necessity

Concerning the request by ATL that the "Arctic Nanabush" replace the "Arctic Ublureak" previously licensed pursuant to Decision WTC 4-84. The Committee has reviewed its Decision WTC 4-84 and the vessel, "Arctic Ublureak" is not included in Schedule "A" of the Decision. Therefore the Committee is of the view that the application for replacement of the "Arctic Ublureak" is an application for a licence for the "Arctic Nanabush".

Concerning the "Arctic Nanabush", the Committee recognizes that she is a very specialized ship engaged in support/supply operations of offshore exploration and exploitation stations, and that as such is not a common carrier. However, the transportation of goods from a base station to a drilling site, if these points are within Canadian waters, is "transportation of goods for hire and reward" unless ATL carries its own material. It therefore falls under the jurisdiction of the Transport Act.

DECISION WTC 17-84

The Committee takes into consideration the fact that all the foreign built vessels applied for are also very specialized equipment related to natural resources exploration and that these vessels are not used for community resupply.

The development of natural resources in the Beaufort Sea requires special equipment and the vessels applied for by ATL are needed to provide the support services necessary to conduct these operations.

In view of the above, the Committee concludes that present and future public convenience and necessity require, pursuant to the relevant provisions of the Transport Act, the issuance to Arctic Transportation Ltd. of a licence for the transport of goods by water according to the type of service and in the authorized area hereinafter described by means of the ships listed in schedule "A" limited as to area as indicated in the said schedule, subject however to the additional terms and conditions set forth hereunder.

The Committee further uses this opportunity to amend Arctic Transportation Ltd.'s water transport licence CTC(WT) 177 by deleting the vessel, "W.H. Horton", currently licensed by A. Frame Contracting Ltd.

LICENSEE: Arctic Transportation Ltd.

1. Type of Service

An unscheduled service for the transport of goods, depending on traffic, water, and ice conditions, to and from ports and places in the Canadian Western Arctic including Tuktoyaktuk, where the origin or destination is adjacent or accessible to:

- (i) resource exploration or exploitation sites;
- (ii) pipeline construction sites;
- (iii) other sites of special building and construction projects identified as such by the Committee at the request of the licensee,

such service being for the transport of goods other than in bulk, where in all cases the goods are destined for, or originate from the sites identified above and/or their base station.

2. Terms and Conditions Attached to the Licence

- (a) The licensee shall, at all times, be subject to the Transport Act, the Canada Shipping Act, the Carriage of Goods by Water Act and to any other statutes of the Parliament of Canada relating to navigation and shipping and to any Order, Decision or Regulation made thereunder. The granting of a licence in no way constitutes a waiver thereof.

- (b) The licence is not transferable.

- (c) The licence expires on December 31, 1984.
- (d) The licensee shall make available, at all times, for inspection by the Water Transport Committee, or its representatives, any information respecting each and every shipment performed within authorized areas.
- (e) The licensee is required to notify the Committee in writing ten (10) days prior to the coming into effect of any cancellation or material alteration in insurance policies relating to ships covered by this licence.
- (f) For any transport of goods made under an unscheduled service, the licensee shall forward to the Water Transport Committee, not later than seven days after the end of each calendar month, a detailed statement containing the following information:
 - (i) name(s) of port(s) or place(s) of departure and destination and dates thereof;
 - (ii) name of shippers and consignees;
 - (iii) general description of goods or commodities and tonnage carried; and
 - (iv) name(s) of ship(s) on which goods were carried.

Note: The carrier is expected to submit nil reports when applicable.

3. Suspension or Cancellation of Licence

The Applicant is reminded of the disposition of Section 11(4) of the Transport Act which reads as follows:

"11.(4) If any licensee is convicted of an offence under this Act, or if the Commission is satisfied that a ship is operated otherwise than in accordance with the terms of a licence applicable thereto, the Commission may after hearing the licensee suspend or cancel the licence of such licensee in respect of one or all of the ships licensed".

5. Issuance of the Licence

The issuance of the licence shall take place when the following requirements are satisfied:

Concerning the foreign built vessels described in Schedule "A":

DECISION WTC 17-84

the forwarding of evidence that these foreign built vessels satisfy the conditions of Part XV of the Canada Shipping Act.

(signed)

Paul Langlois
Chairman

(signed)

J. F. Walter
Commissioner

Ship Name Nom du navire	Authorized Area Zone autorisée	Official Registry Number Numéro officiel d'immatriculation	Type	Gross Tonnage Jauge brut
"ARCTIC NANABUSH"	Item 1	804411	Anchor Handling Supply Tug/ Remorqueur de manutention et d'approvisionnement	879.37
<u>Foreign built with Waiver:</u> <u>Construit à l'étranger ayant</u> <u>une exemption:</u>				
"ARCTIC TUK"	Item 1	371494	Ice-Breaking Barge/Chaland Brise-glace	4,715.00
<u>Foreign built:</u> <u>Construit à l'étranger:</u>				
"ARCTIC BREAKER"	Item 1	368386	Ice-Breaking Barge/Chaland Brise-glace	4,929.84
"ARCTIC TARSIUT"	Item 1	395511	Semi-submersible Deck Cargo Barge/Chaland semi- submersible de cargaison en ponté	10,579.19
"ARCTIC KIGGIAK"	Item 1	802935	Crane/Deck Cargo/Tanker Barge/Chaland de carburant et de marchandises en ponté grue	7,244.79



COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Le 25 septembre 1984

DÉCISION N° C.T.E. 17-84

RELATIVE à la requête déposée par Arctic Transportation Ltd. (ci-après A.T.L.) en vertu de la Loi sur les transports, en vue d'obtenir un permis pour certains navires construits à l'étranger et dont les droits n'ont pas été payés, ainsi que pour un navire construit et enregistré au Canada, lesquels navires sont décrits ci-dessous:

- "(1) 'Arctic Breaker' - description fournie dans la demande de permis de 1984;
- (2) 'Arctic Tuk' - description fournie dans la demande de permis de 1984;
- (3) 'Arctic Tarsiut' - description fournie dans la demande de permis 1984;
- (4) 'Arctic Kiggiak' -
 - (a) Numéro d'enregistrement officiel: 802935;
 - (b) Type de navire: barge de charge/citerne à grue de bord;
 - (c) Jauge brute: 7 244,79 tonneaux;
 - (d) Pays et année de fabrication: Japon, 1983; et
 - (e) Zone d'exploitation prévue: partie ouest de l'Arctique canadien; et
- (5) 'Arctic Nanabush' -
 - (a) Numéro d'enregistrement officiel: 804411;
 - (b) Type de navire: Remorqueur-ravitailleur équipé pour la manutention d'ancres;
 - (c) Jauge brute: 879,37 tonneaux;
 - (d) Pays et année de construction: Canada, 1984; et
 - (e) Zone d'exploitation prévue: partie ouest de l'Arctique canadien."

A.T.L. a fourni les renseignements suivants à l'appui de sa requête:

- "(A) Dans la décision C.T.E. 4-84, la C.C.T. affirmait que les documents à l'appui de la demande de permis relative à 'Arctic Tuk' et à l'Arctic Tarsiut' n'étaient pas suffisamment complets pour qu'un permis soit délivré. En outre, le C.T.E. déclarait que le permis de l'Arctic Breaker sera valable jusqu'au 20 juillet 1984, date à

laquelle la dispense actuelle des lois sur le cabotage du Canada expire. Il nous fait plaisir de vous faire parvenir des photocopies de lettres datées des 25 janvier et 28 février 1984, provenant de M. R.A. McKellar, gestionnaire, Groupe d'application de la loi, Élargissement de la compétence extracôtière des Douanes et Accises, ministère de Revenu Canada, attestant que chacun des navires susmentionnés a reçu une exemption conditionnelle de l'obligation de payer les droits de Douanes et d'Accises du Canada pendant la période allant du 6 août 1983 au 5 août 1988 inclusivement. Nous espérons que ces renseignements suffiront au Comité pour terminer le processus de requête à l'égard des navires 'Arctic Breaker', 'Arctic Tuk' et 'Arctic Tarsiut'.

- (B) En ce qui a trait à l'Arctic Kiggiak, nous joignons également une lettre de M. McKellar datée du 18 février 1984, confirmant qu'une exemption conditionnelle semblable a été accordée à ce navire. L'Arctic Kiggiak est un navire unique et spécialisé qui a été construit selon les normes du Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par des navires; il s'agit d'un navire de côte arctique II conçu pour servir de barge de charge/citerne à grue de bord. L'Arctic Kiggiak est le seul navire qui peut transporter des cargaisons spéciales pendant une saison d'exploitation prolongée et, à ce titre, est nécessaire dans le cadre des activités d'exploration et d'exploitation des ressources que poursuit A.T.L. dans la partie ouest de l'Arctique canadien.
- (C) En ce qui concerne l'Arctic Nanabush, veuillez prendre note que ce navire a été récemment construit pour remplacer l'Arctic Ublureak. Vous constaterez à la lecture de vos registres que l'Arctic Ublureak avait obtenu un permis en vertu de la décision C.T.E. 4-84 et qu'il a coulé au cours de la saison 1983. Nous demandons que l'Arctic Nanabush remplace l'Arctic Ublureak et, à ce sujet, nous invoquons le paragraphe 10(4) de la Loi sur les transports. Nous n'étions pas en mesure de demander un permis pour l'Arctic Nanabush pour la saison 1984, étant donné que nous ne disposions pas de tous les renseignements nécessaires au traitement de la requête."

Compte tenu des faits susmentionnés, il est évident que la situation doit être clarifiée afin d'en faciliter la compréhension et, à cette fin, les commentaires sont regroupés sous les rubriques suivantes:

1. Droits acquis en vertu de la Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les Douanes et l'Accise.

2. Exigences énoncées à la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada; et
 3. Le critère de la commodité et la nécessité du public en vertu de la Loi sur les transports.
-
1. Droits acquis en vertu de la Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les Douanes et l'Accise

Le 30 juin 1983, un projet de loi visant à étendre la compétence des Douanes canadiennes à la plus grande des deux limites suivantes, soit la limite du plateau continental canadien, soit la limite de la zone de 200 milles marins, a été déposé à la Chambre des communes, accompagné d'un avis de motion des voies et des moyens ayant pour effet de mettre les dispositions dudit projet de loi en vigueur immédiatement. Dès cet instant, les navires construits à l'étranger et exploités dans les limites du plateau continental ont été assujettis au paiement de droits. Toutefois, ce projet contenait certaines dispositions permettant aux navires d'obtenir des droits acquis et une copie du document émis par le ministère de Revenu Canada en vertu de ces dispositions a été déposée par A.T.L. pour prouver qu'elle était apte à exploiter ses navires dans les limites du plateau continental canadien. Autrement dit, ces navires peuvent être exploités dans les limites du plateau continental canadien, même si aucun droit n'a été payé lors de leur importation au Canada. Cependant, cette exemption ne s'applique pas à la limite de 12 milles des eaux canadiennes prévue à la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

2. Exigences énoncées à la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

En ce qui a trait aux navires 'Arctic Breaker', 'Arctic Tarsiut' et 'Arctic Kiggiak', A.T.L. n'a déposé aucune preuve de paiement des droits de douane requis à la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le Comité a traité une requête déposée en vertu du Règlement d'exemption sur le cabotage concernant l'entrée temporaire au Canada de l'Arctic Breaker et a accordé à ce navire une dispense valable jusqu'au 20 juillet 1984; cependant, le Comité n'a reçu aucune demande de prolongation de ladite dispense. Par ailleurs, une dispense a été accordée à l'Arctic Tuk, le 10 août 1984, en vertu du Règlement d'exemption sur le cabotage susmentionné. L'Arctic Nanabush a été construit au Canada et A.T.L. n'a donc pas de droits à payer. Étant donné que l'Arctic Breaker, l'Arctic Tarsiut et l'Arctic Kiggiak ne satisfont pas aux exigences de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada, ils ne sont pas admissibles au cabotage en eaux canadiennes et ne peuvent être exploités à l'intérieur de la zone de 12 milles.

3. Commodité et la nécessité du public

En ce qui a trait à la demande d'A.T.L. que l'Arctic Nanabush remplace l'Arctic Ublureak qui avait obtenu un permis en vertu de la décision C.T.E. 4-84, le Comité a examiné ladite décision et le navire 'Arctic Ublureak' n'est pas inclu dans l'annexe "A" de cette décision. Par conséquent, le Comité estime que la requête visant le remplacement de l'Arctic Ublureak est en fait une requête en vue d'obtenir un permis pour l'Arctic Nanabush.

En ce qui concerne l'Arctic Nanabush, le Comité reconnaît qu'il s'agit là un navire très spécialisé assurant l'approvisionnement et le soutien des stations de forage et d'exploitation en mer et qu'à ce titre, ce navire n'est pas un transporteur public. Toutefois, le transport de marchandises d'un poste de base à une station de forage, lorsque ces deux points se trouvent dans les eaux canadiennes, constitue une activité de "transport de marchandises moyennant un prix de louage ou une rétribution", à moins qu'A.T.L. ne transporte ses propres fournitures. Cette activité tombe donc sous le coup de la Loi sur les transports.

Le Comité tient par ailleurs compte du fait que tous les navires construits à l'étranger visés par la requête sont également des navires très spécialisés liés à l'exploration des ressources et qu'ils ne servent pas au réapprovisionnement des collectivités.

Le développement des ressources naturelles dans la mer de Beaufort exige du matériel spécialisé et les navires visés par la requête d'A.T.L. sont nécessaires pour assurer les services de soutien des activités d'exploration et d'exploitation en mer.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité en conclut que la commodité et la nécessité présentes et futures du public requièrent, aux termes des dispositions pertinentes de la Loi sur les transports, la délivrance à Arctic Transportation Ltd. d'un permis de transport de marchandises par eau, selon le type de service et dans la région décrits cidessous et au moyen des navires et dans la région mentionnés à l'annexe "A", sous réserve des conditions et modalités supplémentaires suivantes.

Le Comité profite par ailleurs de l'occasion pour modifier le permis de transport par eau d'A.T.L. n° CCT(TE) 177 en y supprimant le navire "W.H. Horton" qui est actuellement inclu dans le permis de A. Frame Contracting Ltd.

TITULAIRE: Arctic Transportation Ltd.

1. Type de service

Un service sans horaire fixe de transport de marchandises par eau, selon les conditions du trafic, de l'eau et de la glace, entre des ports et endroits se trouvant dans la partie ouest de l'Arctique canadien, y compris Tuktoyaktuk, adjacents ou donnant accès à:

- i) des chantiers d'exploration ou d'exploitation des ressources;
- (ii) des chantiers de construction de pipeline; ou
- (iii) d'autres chantiers de construction d'édifice et de projets spéciaux désignés comme tels par le Comité à la demande de la titulaire du permis.

Ledit service assurera le transport de marchandises autres qu'en vrac à destination ou en provenance exclusivement des chantiers susmentionnés et (ou) de leur station de base.

2. Conditions du permis

- a) La titulaire est assujettie en tout temps à la Loi sur les transports, à la Loi sur la marine marchande du Canada, à la Loi sur le transport de marchandises par eau et à toute autre loi du Parlement du Canada relative à la navigation et à l'expédition de marchandises, ainsi qu'à toute ordonnance, décision et règlement faits en vertu de celles-ci. La délivrance d'un permis ne constitue en aucun cas une exemption des dispositions de ces textes de loi.
- b) Le permis n'est pas transférable.
- c) Le permis expire le 31 décembre 1984.
- d) La titulaire doit être prête en tout temps à fournir n'importe quel renseignement sur n'importe quelle expédition effectuée dans les régions autorisées aux fins d'inspection par le Comité des transports par eau ou ses représentants.
- e) La titulaire doit aviser par écrit le Comité de toute annulation ou modification des polices d'assurance couvrant les navires visés par le présent permis et ce, dans les dix (10) jours précédant leur entrée en vigueur.
- f) Pour tout transport de marchandises effectué dans le cadre d'un service sans horaire fixe, la titulaire doit envoyer au Comité des transports par eau, au plus tard sept jours après la fin de chaque mois, un état détaillé donnant les renseignements suivants:
 - i) les dates et le(s) nom(s) de(s) port(s) ou endroit(s) d'origine et de destination ainsi que les dates de départ et d'arrivée;
 - ii) le nom des expéditeurs et des consignataires;
 - iii) la description générale des marchandises et le nombre de tonnes transportées; et

iv) le nom de(s) navire(s) sur lesquels les marchandises ont été transportées.

NOTE: Le transporteur doit soumettre un rapport même si aucune activité n'a été exercée.

3. Suspension ou annulation du permis

Le Comité rappelle à la requérante les dispositions du paragraphe 11(4) de la Loi sur les transports libellé comme suit:

"11.(4) Si un détenteur de permis est déclaré coupable d'une contravention prévue par la présente loi, ou si la Commission est convaincue qu'un navire est exploité autrement qu'en conformité des conditions d'un permis qui s'y rapporte, la Commission peut, après avoir entendu le détenteur de permis, suspendre ou annuler le permis de ce détenteur à l'égard de l'un ou de tous les navires autorisés."

4. Délivrance du permis

Le permis sera délivré dès que les exigences suivantes auront été satisfaites:

En ce qui a trait aux navires construits à l'étranger et décrits à l'annexe "A":

Dès que la titulaire aura fait parvenir au Comité des preuves que ces navires construits à l'étranger satisfont aux conditions énoncées à la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le Président,

Paul Langlois

Le Commissaire,

J.F. Walter



WATER TRANSPORT COMMITTEE

OTTAWA, October 12, 1984

DECISION WTC 18-84

IN THE MATTER OF the application by Newman Harbour Terminals and Transportation, a Division of NT&T Inc. for a licence pursuant to Part II of the Transport Act to provide a service for the transport of goods by water on a scheduled basis between Windsor and Thunder Bay and an unscheduled service to other ports and places on the Great Lakes and their connecting waters.

Under the Transport Act, it is the duty of the Water Transport Committee to perform the functions vested in the Canadian Transport Commission by the Act on or in respect of any sea or inland water of Canada where Part II of the Act is proclaimed by the Governor-in-Council to be in force.

Newman Harbour Terminals and Transportation, a Division of NT&T Inc., a company incorporated under The Business Corporation Act of Ontario, made application on April 23, 1984 for a 1984 licence pursuant to Part II of the Transport Act as set out in the title hereto.

In the covering letter accompanying the application, the applicant requested the Committee to consider temporary operating authority for the M.V. "Jensen Star" scheduled, at the request of the shippers, to begin service on April 30, 1984.

The applicant proposed to transport general cargo on a scheduled basis between Windsor and Thunder Bay and on an unscheduled basis to the said and other ports and places on the Great Lakes and their connecting waters, including the St. Lawrence River and its tributaries as far seaward as the west end of the island of Orleans, when required, provided it will not disrupt the regular scheduled service.

The applicant proposed one sailing (1) per week westbound from Windsor to Thunder Bay and one sailing (1) per week eastbound from Thunder Bay to Windsor using the General Cargo vessel M.V. "Jensen Star", 6,677.51 tons, gross tonnage.

The Committee granted a temporary operating authority as applied for by Interim Ex Parte Order No. W-263 dated April 30, 1984.

.../2

1983 Season

During 1983, the applicant operated the same regular service with the Panamenian registered vessel "Caribbean Trailer", of 1,306.69 tons, gross tonnage.

This ship was authorized to carry on such service from July 21 to December 31, 1983, pursuant to P.C. 1983-2315 dated July 21, 1983, being the "Caribbean Trailer" Transport Act Exemption Regulations (1983-817).

1984 Application

For the 1984 navigation season, the applicant requested a licence for the Canadian registered vessel "M.V. Jensen Star" to serve on the same route operated in 1983 with the vessel "Caribbean Trailer".

A notice of the application was published by the Committee in the Canada Gazette on May 5, 1984; the deadline for intervention was set for June 5, 1984. There were no interventions filed with the Committee. The applicant was requested to publish a notice of its application in The Globe and Mail, Toronto and in La Presse, Montreal and to submit a number of documents pursuant to its application.

Although the Committee reminded the applicant on numerous occasions, none of the requested documents were submitted by the applicant. The Committee issued a Show Cause Order (Order No. W-280) on August 30, 1984, ordering Newman Harbour to file the requested documents within 15 days or to show cause within 15 days why Ex Parte Order No. W-263 should not be cancelled.

By letter dated September 11, 1984, the applicant provided the Committee with the required documents with the exception of proof of publication in The Globe and Mail and La Presse. The applicant requested an extension of time for publication or a waiver of the requirement to publish.

By telex on September 17, 1984, the Committee answered that request, the conclusion being as follows:

Concludes that for the 1984 navigation season only, Newman Harbour Terminals & Transportation Inc. will not be required to publish its notice of application in "La Presse" and the "Globe and Mail". This permission should not be considered as a precedent for future years as the special circumstances of this year should not reoccur."

There were no interventions to the application and the Committee did not receive any complaints on the service provided.

To the Committee's knowledge, the applicant is the only water carrier using this type of vessel that provides general cargo service along the routes applied for.

The scheduled service provided by the applicant is in competition with rail and road service, thus offering an alternate mode of transport to the public. This service should provide Ontario's northern communities with export opportunities otherwise not provided. Such diversity in transport modes is in the public interest.

Traffic conveyed by the "Caribbean Trailer" last year seems to demonstrate that there is a need for this alternative transport system.

In determining whether present and future public convenience and necessity require such transport, in accordance with the provisions of section 5 of the Transport Act, the Committee considered inter alia:

that no intervention or objection was filed with the Water Transport Committee,

that this service is an alternative to other modes of transport,

that the service provides competition to rail and road transport,

that this competition is in the public interest,

that the applicant is the only water carrier to provide such a service on the Great Lakes,

that the applicant has demonstrated his financial responsibility including adequate insurance coverage.

Considering all the above, the Committee hereby rescinds Interim Ex Parte Order W-263 and Show Cause Order W-280 and concludes that present and future public convenience and necessity require, pursuant to the relevant provisions of the Transport Act, the issuance to Newman Harbour Terminals and Transportation, a Division of NT&T Inc. of a licence for the transport of goods by water according to the type of service and in the authorized area hereinafter described by means of the ship listed in Schedule "A" limited as to area as indicated in the said Schedule, subject however to the additional terms and conditions set forth hereunder:

LICENSEE: Newman Harbour Terminals and Transportation

1. Type of Service

- a) a scheduled service for the transport of goods to serve between Windsor and Thunder Bay:

(i) from Windsor westbound to Thunder Bay one sailing per week,

(ii) from Thunder Bay to Windsor eastbound one sailing per week.

- b) an unscheduled service in cases not covered under (a);

for the transport by water of goods to serve other ports on the Great Lakes and their connecting waters, including the St. Lawrence River and its tributaries as far seaward as the west end of the Island of Orleans, when required, provided it will not disrupt regular scheduled service between Windsor and Thunder Bay.

2. Terms and Conditions Attached to the Licence

- (a) The licensee shall, at all times, be subject to the Transport Act, the Canada Shipping Act, the Carriage of Goods by Water Act and to any other statutes of the Parliament of Canada relating to navigation and shipping and to any Order, Decision or Regulation made thereunder. The granting of a licence in no way constitutes a waiver thereof.
- (b) The licence is not transferable.
- (c) The licence expires on December 31, 1984.
- (d) The licensee shall make available, at all times, for inspection by the Water Transport Committee, or its representatives, any information respecting each and every shipment performed within authorized areas.
- (e) The licensee is required to notify the Committee in writing ten (10) days prior to the coming into effect of any cancellation or material alteration in insurance policies relating to ships covered by this licence.

(f) For any transport of goods made under an unscheduled service, the licensee shall forward to the Water Transport Committee, not later than seven days after the end of each calendar month, a detailed statement containing the following information:

- (1) name(s) of port(s) or place(s) of departure and destination and dates thereof;
- (2) name of shippers and consignees;
- (3) general description of goods or commodities and tonnage carried; and
- (4) name(s) of ship(s) on which goods were carried.

NOTE: The carrier is expected to submit nil reports when applicable.

3. Suspension or Cancellation of Licence

The Applicant is reminded of the disposition of Section 11(4) of the Transport Act which reads as follows:

"11.(4) If any licensee is convicted of an offence under this Act, or if the Commission is satisfied that a ship is operated otherwise than in accordance with the terms of a licence applicable thereto, the Commission may after hearing the licensee suspend or cancel the licence of such licensee in respect of one or all of the ships licensed."

(signed)

P. Langlois
Chairman

(signed)

J.F. Walter
Commissioner

<u>Ship Name</u> <u>Nom du navire</u>	<u>Authorized</u> <u>Area</u> <u>Zone</u> <u>autorisée</u>	<u>Official</u> <u>Registry</u> <u>Number</u> <u>Numéro</u> <u>officiel</u> <u>d'immatriculation</u>	<u>Type</u>	<u>Gross Tonnage</u> <u>Jauge brute</u>
JENSEN STAR	1	188397	Freighter Navire de charge	6677.51



COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

OTTAWA, le 12 octobre 1984

DÉCISION N° C.T.E. 18-84

RELATIVE à la requête présentée par Newman Harbour Terminals and Transportation qui est une division de la NT&T Inc., en vue d'obtenir un permis en vertu de la Partie II de la Loi sur les transports, afin d'assurer un service à horaire régulier de transport de marchandises par eau entre Windsor et Thunder Bay et un service sans horaire fixe aux autres ports et endroits des Grands Lacs et de leurs tributaires.

En vertu de la Loi sur les transports, il incombe au Comité des transports par eau de remplir les fonctions que confère à la Commission canadienne des transports ladite loi, relativement aux eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou à leur égard, dans les cas où le Gouverneur en conseil aura proclamé la Partie II de la Loi en vigueur.

Newman Harbour Terminals and Transportation qui est une division de la NT&T Inc. et une compagnie constituée en vertu de la "Business Corporation Act" de l'Ontario, a déposé une requête le 23 avril 1984 en vue d'obtenir un permis pour 1984, conformément à la partie II de la Loi sur les transports, comme il a déjà été énoncé dans l'intitulé.

Dans la lettre qui accompagne la requête, la requérante a demandé au Comité d'étudier la possibilité de lui accorder l'autorisation temporaire d'utiliser le "M.V. Jensen Star" qui, à la demande des expéditeurs, serait mis en service le 30 avril 1984.

La requérante désire transporter des marchandises diverses selon un horaire fixe entre Windsor et Thunder Bay et sans horaire fixe entre lesdits points et d'autres ports et endroits situés sur les Grands Lacs et les cours d'eaux qui y sont reliés, y compris le fleuve Saint-Laurent et ses affluents jusqu'à l'extrémité ouest de l'île d'Orléans. Le service sans horaire fixe serait assuré à la demande et à la condition de ne pas entrer en conflit avec le service ordinaire à horaire fixe.

La requérante désire effectuer un départ par semaine vers l'ouest, à partir de Windsor à destination de Thunder Bay, et un départ par semaine vers l'est, à partir de Thunder Bay à destination de Windsor, au moyen du cargo "M.V. Jensen Star" dont la jauge brute s'élève à 6 677,51 tonnes.

Le Comité accorda une autorisation temporaire telle que demandée en délivrant l'ordonnance provisoire Ex Parte n° W-263 le 30 avril 1984.

Saison 1983

Durant 1983, la requérante opéra le même service régulier au moyen du navire "Caribbean Trailer" enregistré au Panama de 1306.69 tonnes de jauge brute.

Par le décret 1983-2315 du 21 juillet 1983, étant le "Règlement d'exemption de la Loi sur les transports ("Caribbean Trailer")(1983-817), ce navire fut autorisé à exécuter ce service du 21 juillet au 31 décembre 1983.

Requête pour 1984

Pour la saison de navigation 1984, la requérante demande un permis pour le navire "M.V. Jensen Star" enregistré au Canada en vue de l'utiliser sur la même route que celle exploitée en 1983 au moyen du navire "Caribbean Trailer".

Un avis de la requête a été publié par le Comité dans la Gazette du Canada du 5 mai 1984. Le délai pour le dépôt des interventions avait été fixé au 5 juin 1984. Le Comité n'a reçu aucune intervention. On a demandé à la requérante de publier un avis de sa requête dans les journaux The Globe and Mail de Toronto et La Presse de Montréal et de présenter un certain nombre de documents à l'appui de sa requête.

Aucun des documents demandés n'avait été présenté par la requérante, bien que le Comité lui eût rappelé à nombre de reprises de le faire. Le Comité a délivré une ordonnance de justification (l'ordonnance n° W-280) le 30 août 1984 ordonnant à Newman Harbour de déposer les documents demandés dans les 15 jours suivants ou de justifier dans le même délai les raisons pour lesquelles l'ordonnance Ex Parte W-263 ne devrait pas être révoquée.

Dans une lettre du 11 septembre 1984, la requérante a fourni au Comité les documents demandés, à l'exception de la preuve de publication dans les journaux The Globe and Mail et La Presse. La requérante a demandé la prolongation du délai de publication ou une exemption de l'obligation de publier.

Le Comité répondait à cette demande par un télex en date du 17 septembre 1984, dont les conclusions sont les suivantes:

(traduction)

"Il en a ensuite conclu que, pour la saison de navigation 1984 seulement, Newman Harbour Terminals and Transportation Inc. n'est pas tenue de publier avis de sa requête dans les journaux La Presse et The Globe and Mail. Cette permission ne devrait pas être considérée comme un précédent pour les années à venir puisqu'il s'agit cette année de circonstances spéciales qui ne devraient pas se reproduire."

Aucune intervention n'a été déposée à l'égard de la requête et le Comité n'a reçu aucune plainte sur le service assuré.

À la connaissance du Comité, la requérante est le seul transporteur qui utilise ce type de navire, un cargo, sur les routes visées par la requête.

Le service à horaire fixe assuré par la requérante fait concurrence aux services ferroviaires et routiers, offrant ainsi un autre mode de transport au public. Ce service offrirait aux collectivités du Nord de l'Ontario de nouveaux marchés d'exportation dont elles ne pourraient pas profiter autrement. Cette diversité des modes de transport profite au public.

Compte tenu de la diversité et de la quantité de marchandises transportées à bord du "Caribbean Trailer" l'année passée, il semble qu'il existe un besoin pour cet autre réseau de transport.

Pour décider si la commodité et la nécessité présentes et futures du public requièrent un tel mode de transport, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi sur les transports, le Comité a entre autres tenu compte des faits suivants:

aucune intervention ou objection n'a été déposée auprès du Comité des transports par eau;

le service constitue une alternative aux autres modes de transports;

le service fait concurrence aux modes de transport ferroviaire et routier;

cette concurrence profite au public;

la requérante est le seul transporteur par eau qui assure un tel service sur les Grands Lacs;

la requérante a démontré qu'elle est financièrement responsable et qu'elle dispose d'une assurance suffisante.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité annule par la présente l'ordonnance provisoire Ex Parte W-263 et l'ordonnance de justification W-280 et il en conclut que la commodité et la nécessité présentes et futures du public exigent, conformément aux dispositions pertinentes de la Loi sur les transports et de la Loi nationale sur les transports, la délivrance à Newman Harbour Terminals and Transportation, une division de la NT&T Inc., d'un permis de transport de marchandises par eau, selon le type de service et dans la région décrits ci-dessous et au moyen des navires et dans la région mentionnés à l'annexe "A", sous réserve des conditions et modalités supplémentaires suivantes:

TITULAIRE: Newman Harbour Terminals and Transportation

1. Type de service

- a) Un service à horaire fixe pour le transport de marchandises entre Windsor et Thunder Bay:
 - i) un départ par semaine vers l'ouest, à partir de Windsor à destination de Thunder Bay,
 - ii) un départ par semaine vers l'est, à partir de Thunder Bay à destination de Windsor.
- b) Un service sans horaire fixe pour les cas non prévus en a);

c'est-à-dire pour le transport par eau de marchandises à destination d'autres ports situés sur les Grands Lacs et les cours d'eau qui y sont reliés, y compris le fleuve Saint-Laurent et ses affluents jusqu'à l'extrémité ouest de l'île d'Orléans, ce service n'étant assuré qu'à la demande et à la condition de ne pas entrer en conflit avec le service ordinaire à horaire fixe assuré entre Windsor et Thunder Bay.

2. Conditions du permis

- a) La titulaire est assujettie en tout temps à la Loi sur les transports, à la Loi sur la marine marchande du Canada, à la Loi sur le transport de marchandises par eau et à toute autre loi du Parlement du Canada relative à la navigation et à l'expédition de marchandises, ainsi qu'à toute ordonnance, décision et règlement faits en vertu de celles-ci. La délivrance d'un permis ne constitue en aucun cas une exemption des dispositions de ces textes de loi.
- b) Le permis n'est pas transférable.
- c) Le permis expire le 31 décembre 1984.
- d) La titulaire doit être prête en tout temps à fournir n'importe quel renseignement sur n'importe quelle expédition effectuée dans les régions autorisées aux fins d'inspection par le Comité des transports par eau ou ses représentants.
- e) La titulaire doit aviser par écrit le Comité de toute annulation ou modification des polices d'assurance couvrant les navires visés par le présent permis et ce, dans les dix (10) jours précédant leur entrée en vigueur.

- f) Pour tout transport de marchandises effectué dans le cadre d'un service sans horaire fixe, la titulaire doit envoyer au Comité des transports par eau, au plus tard sept jours après la fin de chaque mois, un état détaillé donnant les renseignements suivants:
- i) les dates et le(s) nom(s) de(s) port(s) ou endroit(s) d'origine et de destination ainsi que les dates de départ et d'arrivée;
- ii) le nom des expéditeurs et des consignataires;
- iii) la description générale des marchandises et le nombre de tonnes transportées; et
- iv) le nom de(s) navire(s) sur lesquels les marchandises ont été transportées.

NOTE: Le transporteur doit soumettre un rapport même si aucune activité n'a été exercée.

3. Suspension ou annulation du permis

Le Comité rappelle à la requérante les dispositions du paragraphe 11(4) de la Loi sur les transports libellé comme suit:

"11.(4) Si un détenteur de permis est déclaré coupable d'une contravention prévue par la présente loi, ou si la Commission est convaincue qu'un navire est exploité autrement qu'en conformité des conditions d'un permis qui s'y rapporte, la Commission peut, après avoir entendu le détenteur de permis, suspendre ou annuler le permis de ce détenteur à l'égard de l'un ou de tous les navires autorisés."

Le Président,

Paul Langlois

Le Commissaire,

J.F. Walter

1. The first objective of the project is to develop a methodology for the assessment of the environmental impact of the proposed project. This methodology will be based on the principles of the ISO 14001 standard and will take into account the specific characteristics of the project and the local context.

2. The second objective is to identify the potential environmental impacts of the project and to evaluate their significance. This will be done through a series of studies and consultations with the relevant stakeholders.

3. The third objective is to develop a set of measures to avoid, minimize, and compensate for the identified impacts. These measures will be integrated into the project's management system.

4. The fourth objective is to monitor and report on the project's environmental performance throughout its lifecycle. This will ensure that the project remains compliant with the relevant regulations and standards.

5. The fifth objective is to communicate the project's environmental performance to the relevant stakeholders and to ensure their active participation in the project's management.

6. The sixth objective is to ensure that the project's environmental management system is continuously improved and adapted to the changing requirements of the project and the local context.

7. The seventh objective is to ensure that the project's environmental management system is transparent and accountable to the relevant stakeholders.

8. The eighth objective is to ensure that the project's environmental management system is cost-effective and efficient.

9. The ninth objective is to ensure that the project's environmental management system is flexible and adaptable to the changing requirements of the project and the local context.

10. The tenth objective is to ensure that the project's environmental management system is sustainable and resilient to the changing requirements of the project and the local context.

11. The eleventh objective is to ensure that the project's environmental management system is compliant with the relevant regulations and standards.

12. The twelfth objective is to ensure that the project's environmental management system is integrated with the project's other management systems.

13. The thirteenth objective is to ensure that the project's environmental management system is based on the best available information and expertise.

14. The fourteenth objective is to ensure that the project's environmental management system is subject to regular review and evaluation.

15. The fifteenth objective is to ensure that the project's environmental management system is subject to external audit and certification.

